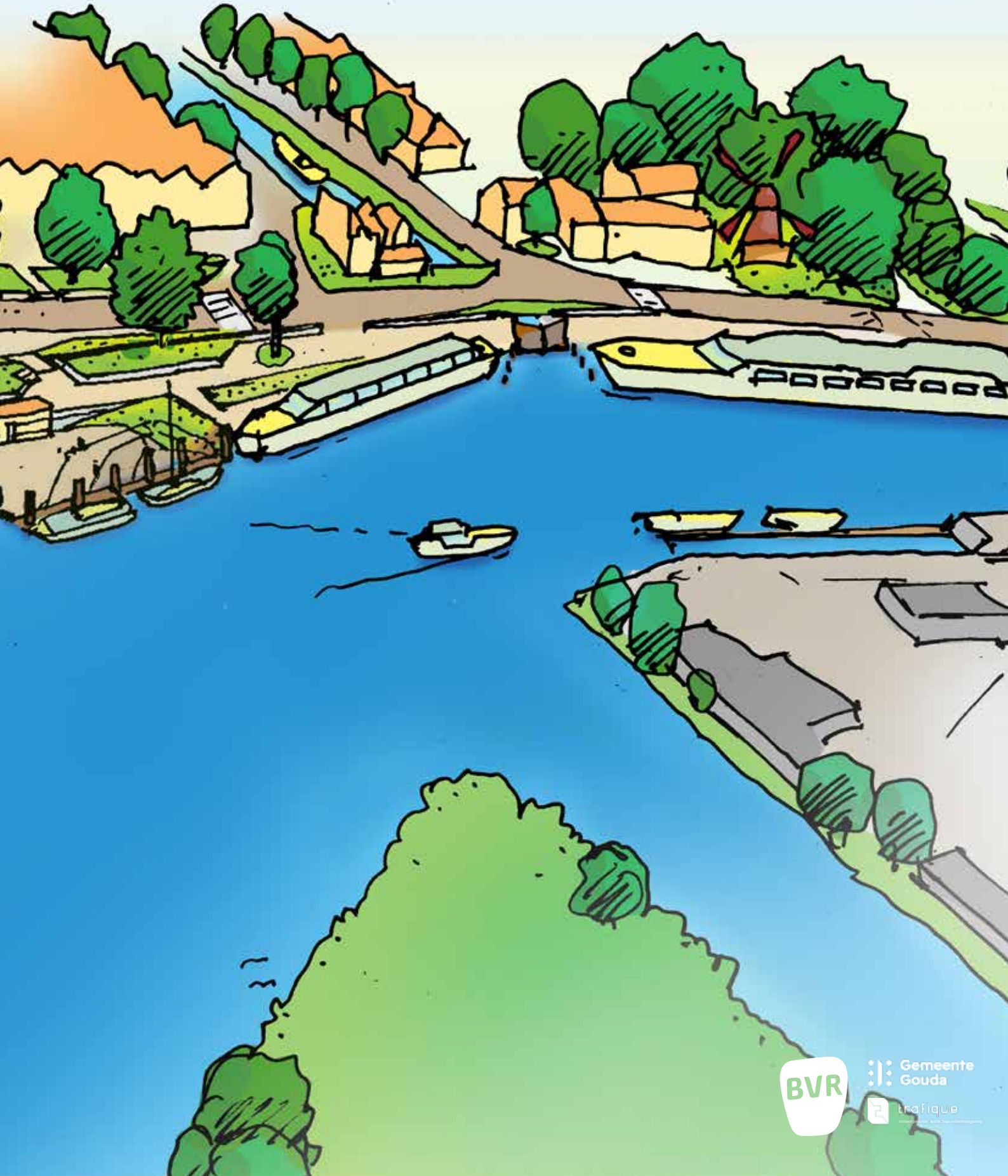
Toekomstbeeld Nieuwe Veerstal Gouda

Gouda weer aan de Hollandsche IJssel



BVR

Gemeente Gouda

trafique

Inhoud

01 **INLEIDING:**
TOEKOMSTBEELD EN HERINRICHTING NIEUWE VEERSTAL 5.

02 **DE NIEUWE VEERSTAL**
VAN VROEGER TOT NU 9.

03 **HET TOEKOMSTBEELD**
BINNENSTAD VAN GOUDA WEER AAN DE IJSSEL 15.

04 **HET TOEKOMSTBEELD UITGELEGD**
BASISINRICHTING EN TEKOMSTMODULES 41.

05 **VERANTWOORDING ONTWERPEND ONDERZOEK** 65.

BIJLAGE 1
ACHTERGRONDEN VCP

BIJLAGE 2
OVERZICHT INGEBRACHTE IDEEËN DOOR BETROKKENEN

BIJLAGE 3 EN 4 (LOS)
VERKEERSKUNDIG ADVIES, INDICATIEVE KOSTENRAMING

BIJLAGE 5
BORING ATS-LEIDING

Leeswijzer

Dit document is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. De inleiding gaat in op de aanleiding en het doel van project herinrichting Nieuwe Veerstal. In hoofdstuk twee wordt de historie kort belicht en de huidige situatie in kaart gebracht. Dit mondt uit in een aantal ruimtelijke kernkwaliteiten voor het toekomstbeeld. In hoofdstuk drie worden het toekomstbeeld en de bijbehorende keuzes en principes kort toegelicht, waarna het toekomstbeeld in hoofdstuk vier per onderdeel wordt uitgelegd: de basisinrichting van de tussenvariant en de toekomstmodules richting 2050. Hoofdstuk vijf geeft de achtergronden weer van het gevolgde werkproces.

Samenvatting

De Nieuwe Veerstal is een belangrijke wegverbinding voor Gouda op een beeldbepalende locatie aan de Hollandsche IJssel. De weg wordt als tussenvariant gerenoveerd en de Mallegatbrug wordt in diezelfde periode vervangen. Dit toekomstbeeld is gemaakt om bij deze werkzaamheden meteen voor te sorteren op een toekomstbestendige inrichting van het gebied en om desinvesteringen te voorkomen. Het toekomstbeeld bestaat daarom uit een 'basisinrichting' welke is uitgewerkt om als tussenvariant uit te voeren en een reeks 'toekomstmodules' waar momenteel geen budget voor is, maar die te zijner tijd richting 2050 kunnen gerealiseerd worden tot een compleet en gewenst eindbeeld.

Basisinrichting

De Nieuwe Veerstal wordt tussen Buurtje en Fluwelensingel heringericht tot 30 km/u straat. De weg krijgt een nieuwe verharding met de rijbanen in een klassieke klinkerverharding zoals in de gehele binnenstad wordt toegepast. Fietsers komen op eenrichting-fietspaden ter weerszijden van de weg. De rijbaan ligt iets verzonken ten opzichte van de fietspaden. De fietspaden krijgen rood asfalt vanuit het comfort van de fietser geredeneerd. Bij het Tolhuis wordt de weginrichting verbijzonderd waarbij de rijweg op dezelfde hoogte komt te liggen als de fietspaden en voetpaden, waardoor de omgeving rond het tolhuis als een plein gaat aanvoelen.

De Nieuwe Veerstal blijft de komende jaren een verkeersfunctie houden die geschikt is voor alle soorten verkeer. Wel zal het autoverkeer zich meer moeten aanpassen aan een lagere snelheid (van 50 km/u naar 30 km/u) en plekken met overstekende voetgangers en fietsers. Het stuk weg Westhaven-Veerstal wordt een tweerichtingenweg zodat de inwoners van Raam niet meer hoeven omrijden via Oosthaven.

De Mallegatbrug wordt vervangen. De brug wordt ca 50 cm hoger aangelegd en breder gemaakt, met ruimte voor de autoweg en fietsstroken ter weerszijden. Ruime en sociaal veilig ingerichte onderdoorgangen zijn er voor de voetganger. De onderdoorgangen maken de vanzelfsprekende verbinding mogelijk tussen binnenstad en Hollandsche IJssel.

De IJsselkade wordt een veel aantrekkelijker plek aan het water om te verblijven. De IJsselkade wordt heringericht met een nieuwe toplaag, groenvakken en zitranden. De parkeerplaatsen verdwijnen. Het wordt een plezierige ontmoetingsplek en het draagt bij aan de wandeling naar het struinpad en het rondje Singelpark.

Toekomstmodules

Richting de toekomst (2050) kan met de onderstaande modules verder worden doorgebouwd richting het gewenste eindbeeld: Gouda weer aan de IJssel.

1. Aanmeervoorzieningen cruiseschepen en walstroom
2. IJsseloever uitgebouwd als TOP-bestemming
3. Vergroenen en cultuurhistorie meer zichtbaar
4. Recreatieve bestemming molen 't Slot en omgeving
5. Brug binnenstad - GOUDasfalt
6. IJsselhavensluis weer open
7. Nieuwe Veerstal autoluw inrichten

De kade faciliteert tal van vaarbewegingen over het water. Hier is straks ruimte voor pleziervaartuigen en enkele middelgrote schepen. De aanmeervoorziening bij de Olevaerskade wordt verbeterd zodat hier de schepen van de museumhaven kunnen wachten voor de Mallegatsluis. Ook komt hier mogelijkheid voor het aanleggen van de fietsenboot.

De riviercruiseschepen leggen in de toekomst aan waar nu de steiger is voor pleziervaart (bij de molen). Hiervoor worden te zijner tijd nieuwe aanmeerpalen en afloopvoorzieningen gemaakt. Walstroom zorgt er aan beide zijden van de Mallegatsluis voor dat geen dieselaggregaten meer nodig zijn: meer gezonde lucht en rust voor de omwonenden.



1 Inleiding:

Toekomstbeeld en herinrichting Nieuwe Veerstal

Wat, waarom, hoe en voor wie?

Dit is het Toekomstbeeld Nieuwe Veerstal Gouda. De Nieuwe Veerstal is een belangrijke wegverbinding voor Gouda op een beeldbepalende locatie aan de Hollandsche IJssel. De weg wordt gerenoveerd en de Mallegatbrug wordt in diezelfde periode vervangen. Dit toekomstbeeld is gemaakt om bij deze werkzaamheden meteen voor te sorteren op een toekomstbestendige inrichting van het gebied en om desinvesteringen te voorkomen. Het toekomstbeeld bestaat daarom uit een '**basisinrichting**' welke is uitgewerkt om na een definitieve detaillering als tussenvariant uit te voeren en een reeks '**toekomstmodules**' waar momenteel geen budget voor is, maar die te zijner tijd richting 2050 kunnen gerealiseerd worden tot een compleet en gewenst eindbeeld.

Het Toekomstbeeld is door gemeente Gouda opgesteld in samenspraak met de betrokken inwoners, wijk- en belangenorganisaties en bedrijven. Hun gebiedskennis en waardevolle ideeën hebben een plek gevonden in het ontwerp. Er is goed geluisterd naar de vele belangen, maar de gemeente heeft wel keuzes moeten maken. Niet alles kan worden ingepast in het geheel en niet alles kan meteen worden uitgevoerd. In de bijlage treft u een verantwoording van het werkproces aan en een overzicht van de inbreng en hoe daarmee is omgegaan.

Met dit Toekomstbeeld heeft Gouda een samenhangende visie op de Nieuwe Veerstal in haar omgeving en een duidelijk beeld van de stapsgewijze doorontwikkeling.



Omgevingsvisie Gouda:
Deelgebied Binnenstad en Krimpenerwaard





Omgevingsvisie Gouda:
Deelgebied Binnenstad

Beleid, opgaven en ambities

De gemeente Gouda werkt voor haar inwoners aan een goede leefomgeving zoals in de Omgevingsvisie beschreven. In de Omgevingsvisie is de hoofdlijn van het ruimtelijke beleid vastgelegd (zie afbeelding). In het streefbeeld voor de binnenstad wordt onder andere ingezet op een doorfietsroute over de Nieuwe Veerstal, het versterken van de relatie centrum-Krimpenerwaard en een zoekgebied voor parkeren bij Buurtje.

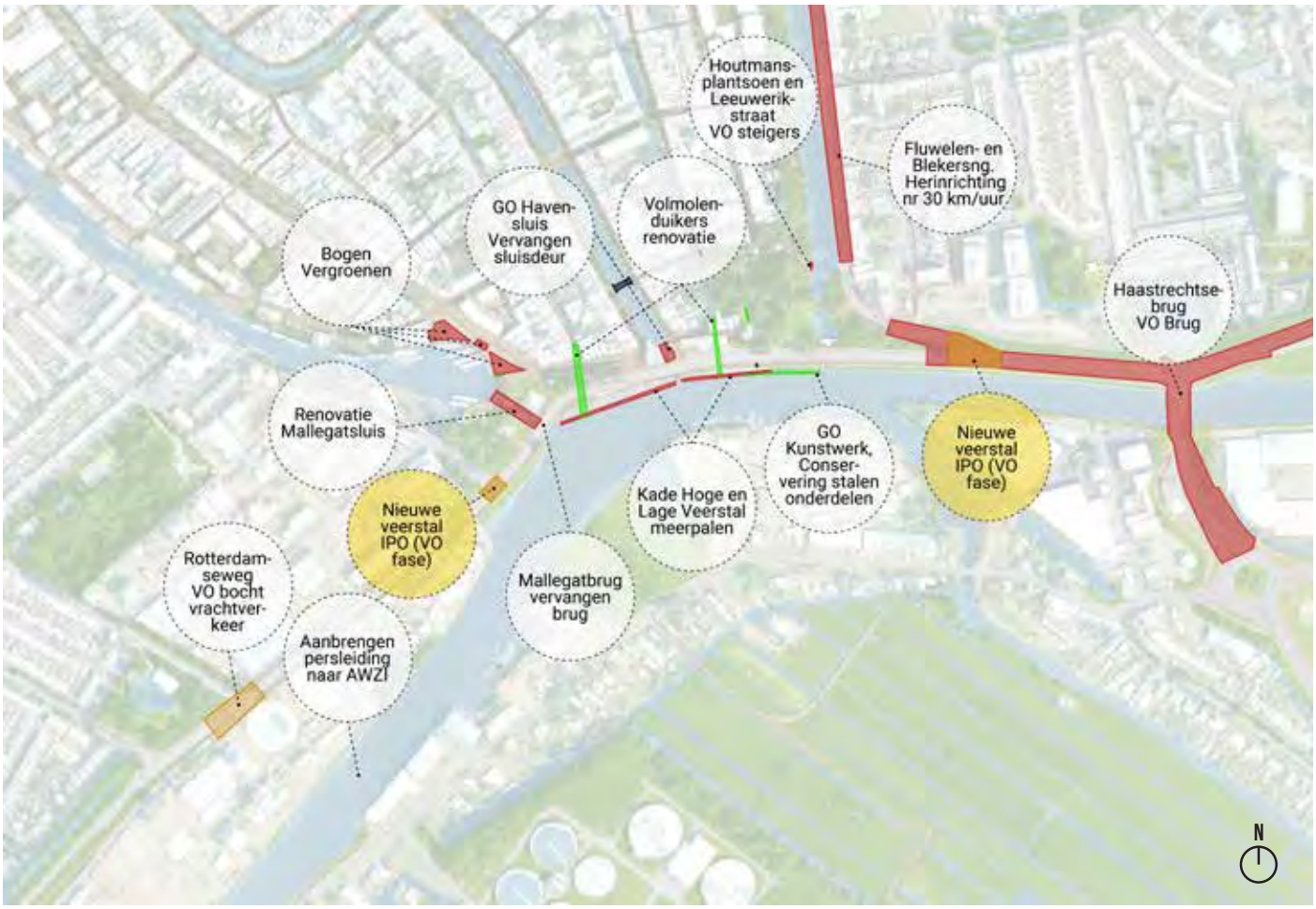
Het Verkeer Circulatie Plan (VCP) is de basis voor de verkeersstructuur van Gouda. Hierin staat de ambitie om de binnenstad aantrekkelijker te maken door de druk van de auto hier te verminderen en meer toe te werken naar een autoluwe binnenstad, inclusief het Nieuwe Veerstal gebied.
Ook streeft de gemeente naar meer groen en is het nodig om onderhoud te verrichten aan bruggen, kades en duikers. Bij de Nieuwe Veerstal komt dit allemaal samen. Dit gebied in Gouda gaat veranderen.

Directe aanleidingen voor de gemeente Gouda om de Nieuwe Veerstal al op korte termijn te herinrichten zijn:

> De Mallegatbrug uit 1941 nadert einde levensduur waardoor uiteindelijk de veiligheid niet meer kan worden gegarandeerd. De brug moet daarom worden vervangen.

> De wegconstructie van de Nieuwe Veerstal is dringend aan vervanging toe.

Daarnaast zijn er vanuit bedrijven en bewoners tal van wensen neergelegd en spelen er de komende jaren diverse andere projecten in de openbare ruimte rondom de Nieuwe Veerstal. Het is goed om een en ander in samenhang te zien en af te stemmen.



Lopende projecten gemeente Gouda

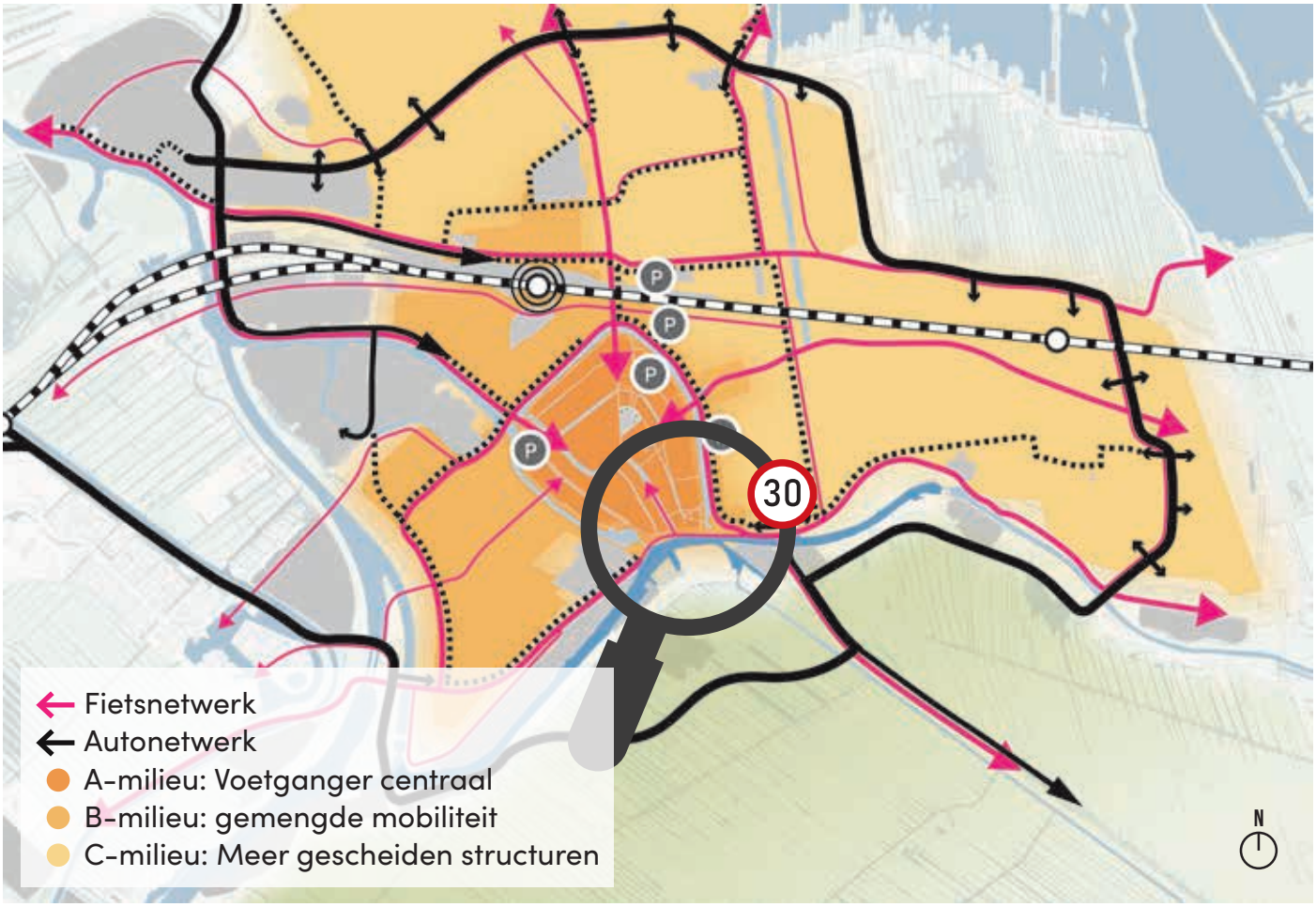
Project herinrichting Nieuwe Veerstal

Project Nieuwe Veerstal realiseert een belangrijk onderdeel van het Verkeer Circulatie Plan (VCP). Het College heeft op 27 juni 2023 besloten om te kiezen voor een gefaseerde uitvoering van de autoluwe Nieuwe Veerstal en omgeving en hiervoor een herinrichtingsplan voor de korte termijn op te stellen (30 km/u), met een doorkijk naar een autoluwe situatie op de lange termijn (wanneer dit verantwoord mogelijk is). Bij het toekomstige ontwerp dienen alle partijen te worden betrokken. Dit document Toekomstbeeld Nieuwe Veerstal geeft hier invulling aan.

Momenteel is het gebied vooral een doorgangsgebied en kent nog de inrichting van toen het de provinciale route was (voor de aanleg van de zuidwestelijke randweg in 2013). De auto-infrastructuur in het gebied is dominant. De verkeerssituatie is verre van optimaal voor met name fietsers en wandelaars. Het gebied moet een betere uitstraling krijgen die past bij de geschiedenis van de stad en de haven. De grotere ambitie is dat Gouda zich weer ruimtelijk met de Hollandsche IJssel kan verbinden door herinrichting en uiteindelijk een autoluwe situatie. Tegelijk is het voor bewoners belangrijk dat woningen bereikbaar blijven.

Stedenbouwkundig adviesbureau BVR heeft de opdracht gekregen om een gebiedsvisie te maken: Het Toekomstbeeld voor Nieuwe Veerstal en omgeving. De kruisingen Buurtje/ Schielands Hoge Zeedijk en de Fluwelensingel / Goejanverwelledijk horen bij het projectgebied, inclusief de IJsselkade.

In dit Toekomstbeeld staat hoe de gemeente het gebied kan verbeteren. En hoe het gebied er uiteindelijk uit komt te zien. In het Toekomstbeeld kijken we ook naar Gouda als geheel en de positie die het gebied Nieuwe Veerstal in de toekomst voor de stad heeft. Technisch landschap-ontwerpbureau Trafique ondersteunt BVR en de gemeente bij het maken van een technisch haalbaar Toekomstbeeld en met de nadere ontwerpuitwerking ervan.



Interpretatie Verkeer Circulatie Plan (VCP)



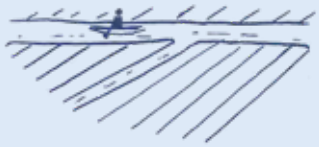
2 De Nieuwe Veerstal

van vroeger tot nu

Historie

In zevenmijlslaarzen gaan we door de geschiedenis. Gouda ontstond in de 12e eeuw en kreeg stadsrechten op 19 juli 1272 – recent vierde de stad haar 750 jarig bestaan. De Nieuwe Veerstal is ontstaan in die tijd van de Middeleeuwen toen Gouda uitgroeide als handelsstad. Het centrum werd gevormd door de kerk en later het uitbundige stadhuis – dat stond in de richting van de IJssel, de plek waar het geld werd verdiend met handel en het heffen van tol. De naam Veerstal komt van de stalling voor de veerpont – een veer was overigens niet alleen een pontje maar kon ook een rijtuig zijn. Bij de Veerstal was ook de begin/eindhalte van de paardenkoets (het Wagenveer) tussen Gouda en Rotterdam (1653-1852). Lange tijd de eerste en langste verharde weg van Nederland.

1050



Ontginning voor agrarisch gebruik en bevolkingvergroting met afwatering op de Goldam.

1139



Eerste vemelding Gouwe en het ontstaan van Gouda na graven van Gouwekanaal in 13e eeuw.

1350



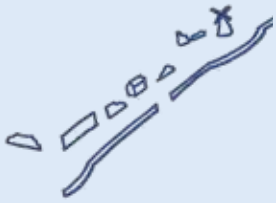
Aanleg stadsmuren- en singel na stadsrechten in 1272 en afdammen IJssel in 1285.

1400-1750



Ontwikkeling IJsselfront door inkomsten handelsroute.

1829



Sloopzucht historische stadsverdediging na economisch dieptepunt.

1850



Ontstaan zware IJsselindustrie aan het water vanwege de productieprocessen.

2010



Transformatie IJsselindustrie na zware vervuiling jarenlang in de IJssel te dumpen.

2020



Transformatie identiteit Nieuwe Veerstal.

De IJsseloevers werden lang benut als handelskades. De IJsselhavensluis waar tol werd geheven gaf bij laagtij voor schepen direct toegang tot de grachten van de binnenstad. Op twee plekken waren volmolens gevestigd waarmee bij hoogwater watermolens werden aangedreven om schapenwol te wassen. Het Middeleeuwse kasteel verdween (de stenen werden in andere gebouwen hergebruikt), de Mallegatsluis werd aangelegd met ernaast de Statensluis voor troepenbewegingen van Prins Maurits van Oranje.

Geleidelijk zakte het belang van Gouda als Hollandsche handelsstad weg en kwam de lokale maakindustrie op. Bedrijvigheid verscheen, molen 't Slot en industrie langs de IJsseloevers, later Croda, nu Cargill en ook de bouw- en asfaltcentrale van Koudasfalt. Kort na de watersnoodramp van 1953 werd de IJsselhavensluis uit veiligheidsoverwegingen afgedicht en later werd de IJsselkade gebouwd als laad- en loskade voor de industrie gefundeerd op betonnen silo's.

In de jaren 80 van de vorige eeuw nam de verkeersdruk toe en werd de Nieuwe Veerstal steeds meer een geasfalteerde doorgangsweg. Een groeiende groep Gouwenaren maakt zich vanaf die jaren sterk om de onaantrekkelijk geworden IJsseloevers nieuw leven in te blazen: groener, meer reuring en leven, de binnenstad aan de IJssel. Een heuse ontwerpwedstrijd met toparchitecten luidt eind jaren 80 een nieuwe periode in waarin steeds meer wordt nagedacht over een betere inrichting van het gebied.

In de jaren 90 en begin 21e eeuw intensiveerde de industrie en nam de verkeerdruk toe totdat de Zuidwestelijke Randweg rond 2013 werd aangelegd. Daardoor nam de verkeersintensiteit weer af. Het Verkeercirculatieplan en nieuw openbaar ruimte beleid voor Gouda maken het mogelijk om vandaag te werken aan een structurele verbetering van de Nieuwe Veerstal om de bijzondere kwaliteit van de stad aan de rivier weer tot leven te wekken.



Maquette Veerstal Middeleeuwen



Bron: Streekarchief Midden-Holland (ca. 1900)



Bron: Streekarchief Midden-Holland (ca. 1900)



Bron: Streekarchief Midden-Holland (1902)



Bron: Streekarchief Midden-Holland (ca. 1910)



Bron: Streekarchief Midden-Holland (ca. 1930)



Bron: Streekarchief Midden-Holland (ca. 1940)

Huidige situatie

Op dit moment is de Nieuwe Veerstal een belangrijke wegverbinding in Gouda over de dijk. De huidige verkeersintensiteit is circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal (mv/e) op een gemiddelde werkdag (telling 2024).

De Nieuwe Veerstal heeft in het wegennet van Gouda nog steeds een verkeersfunctie, ook al is de Zuidwestelijke randweg geopend om het regionale verkeer om de stad te leiden. Zo dient de Nieuwe Veerstal ter ontsluiting van de zuidelijke delen van Gouda, zowel voor bewoners, bezoekers als verkeer van/naar de bedrijven. Ook wordt er in beperkte mate nog gebruik gemaakt van de Nieuwe Veerstal door (regionaal) doorgaand verkeer, verkeer wat geen herkomst of bestemming in Gouda zelf heeft (circa 12% van het verkeer, bron: Goudappel, Verkeersanalyse Nieuwe Veerstal 2023).

De Nieuwe Veerstal is nog steeds ingericht zoals het 25 jaar geleden ook was, toen het nog de provinciale route was voordat de Zuidwestelijke randweg werd aangelegd. De weg is 50 km/u en de inrichting voor fietsers en voetgangers is niet optimaal. De fietspaden aan beide zijden zijn uitgevoerd in rode stoeptegels. De ruimte voor de voetganger is beperkt en een veilige oversteek is alleen aanwezig ter hoogte van de Westhaven.

De Nieuwe Veerstal wordt ervaren als een barrière tussen binnenstad en de Hollandsche IJssel. De huidige IJsselkade wordt veel gebruikt voor aanleg van grotere schepen en riviercruises. Het betonnen dek is oud en momenteel in gebruik voor parkeren. De weg ligt momenteel in een flauwe bocht rond de IJsselkade en maakt een soort baai met de Mallegatsluis, Mallegatbrug, en Molen 't Slot als opvallende eyecatchers. Het IJsselpark en Houtmansplantsoen zijn waardevolle groengebieden langs de weg. Aan de zuidkant van de Hollandsche IJssel ligt de voormalige asfaltfabriek die nu als levendige stadsoever GOUDasfalt bekend staat. Vanaf GOUDasfalt is het fraaie stadspanorama aan de rivier goed zichtbaar.



Huidige situatie Nieuwe Veerstal

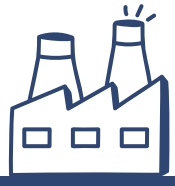
Ruimtelijke kernkwaliteiten

De cultuurhistorische ontwikkeling en de huidige kwaliteiten zijn het vertrekpunt bij het aanpakken van kansen en knelpunten. Het toekomstbeeld Nieuwe Veerstal moet rekening houden met de kenmerken van het gebied en de aanwezige zeer hoge historische waarden, zowel bovengronds als ondergronds. Dit is deels al vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan voor de Binnenstad. Als ruimtelijke kernkwaliteiten gelden:



Groene dijk

De groene continue IJsseldijk met groene taluds en het struinpad langs het water. Dit is een belangrijke primaire waterkering die Gouda beschermt tegen overstroming uit de met zee verbonden getijdenrivier Hollandsche IJssel.



Industrieel Gouda

De bestaande industrie en het industrieel erfgoed langs de IJssel vertellen een verhaal over werken in Gouda: Cargill (vroeger Croda), een museale schoorsteen langs de IJssel, de IJsselkade, Museumhaven, de twee volmolens, molen 't Slot, GOUDasfalt.



Stad aan het water

De Goudse binnenstad aan de grachten (Museumhaven, Oost- en Westhaven), de oude Veerstal, de stadspoorten en muren en het ensemble van de waterverbinding met de stad: Mallegatsluis en Mallegatbrug, de aanlegplekken, het Tolhuis en de Havensluis. Samen vormt dit een 'stedelijk adres' van de rijksbeschermde binnenstad aan de IJssel.



Parkruimte

Groene parken liggen aan de IJssel: IJsselpark bij Buurtje met mooie grote bomen, de vier lepen in het dijktalud langs de oude Veerstal en het weelderige Houtmansplantsoen dat Rijksmonument is.



Levendige rivier

Zichtlijnen op de rivier, de 'overkant' met natuurlijke rivieroevers en de getijdewerking die nog altijd merkbaar is. De aanlegplekken voor grote en kleine schepen: van plezierjachten en museale schepen, tot de fietsboten en de riviercruises. De levendigheid van aanleggen en het komen en gaan van schepen over de rivier is een kernkwaliteit.



3 Het toekomstbeeld

Binnenstad van Gouda weer aan de IJssel

Het Toekomstbeeld in het kort

De toekomstambitie voor de Nieuwe Veerstal is dat het een aantrekkelijke ruimte wordt waar verkeer en verblijf beter in balans zijn. De eerste stap wordt in de vorm van een tussenvariant gezet. Dat noemen we de 'Basisinrichting'.
De Nieuwe Veerstal doorkruist drie verschillende soorten sferen, en dat wordt in de vormgeving zichtbaar gemaakt:

- **Park**: de groene omgeving rond de te vernieuwen Mallegatbrug, de IJsseloevers/ IJsselkade ter weerszijden van de brug; (IJsselpark bij Buurtje) en Molen 't Slot en omgeving (Houtmansplantsoen)
- **Plein:** De centrale oversteek voor voetgangers en fietsers tussen binnenstad en toegang tot de IJsselkade; en Het Tolhuis en omgeving;
- **Waterkant**: de (vergrote) IJsselkade en oevers direct bij het water, Olevaarskade en het struinpad.

Park

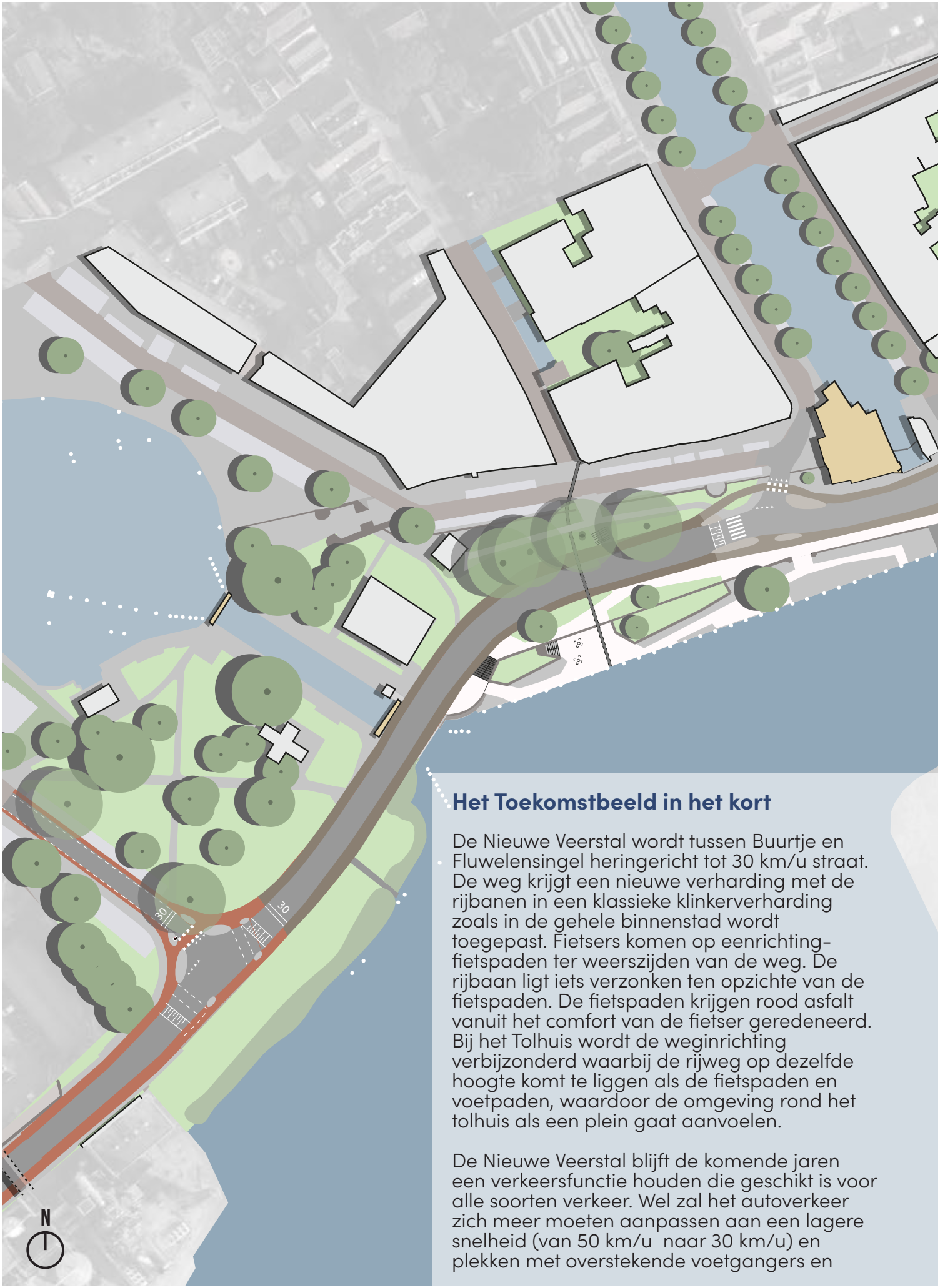


Plein



Waterkant





Het Toekomstbeeld in het kort

De Nieuwe Veerstal wordt tussen Buurtje en Fluwelensingel heringericht tot 30 km/u straat. De weg krijgt een nieuwe verharding met de rijbanen in een klassieke klinkerverharding zoals in de gehele binnenstad wordt toegepast. Fietsers komen op eenrichting-fietspaden ter weerszijden van de weg. De rijbaan ligt iets verzonken ten opzichte van de fietspaden. De fietspaden krijgen rood asfalt vanuit het comfort van de fietser geredeneerd. Bij het Tolhuis wordt de weginrichting verbijzonderd waarbij de rijweg op dezelfde hoogte komt te liggen als de fietspaden en voetpaden, waardoor de omgeving rond het tolhuis als een plein gaat aanvoelen.

De Nieuwe Veerstal blijft de komende jaren een verkeersfunctie houden die geschikt is voor alle soorten verkeer. Wel zal het autoverkeer zich meer moeten aanpassen aan een lagere snelheid (van 50 km/u naar 30 km/u) en plekken met overstekende voetgangers en

Toekomstbeeld basisinrichting Nieuwe Veerstal



fietsers. Het stuk weg Westhaven-Veerstal wordt een tweerichtingenweg zodat de inwoners van Raam niet meer hoeven omrijden via Oosthaven.

De Mallegatbrug wordt vervangen. De brug wordt ca 50 cm hoger aangelegd en breder, met ruimte voor de autoweg en fietsstroken ter weerszijden. Ruime en sociaal veilig ingerichte onderdoorgangen zijn er voor de voetganger. De onderdoorgangen maken de vanzelfsprekende verbinding mogelijk tussen binnenstad en Hollandsche IJssel. De huidige rioolleiding die nu aan de IJsselzijde aan de brug hangt, zal ondergronds worden gelegd via een gestuurde boring.

De IJsselkade wordt een veel aantrekkelijker plek aan het water om te verblijven. De IJsselkade wordt heringericht met een nieuwe toplaag, groenvakken en zitranden. De parkeerplaatsen verdwijnen. Het wordt een plezierige ontmoetingsplek en het draagt bij aan de wandeling naar het struinpad en het rondje Singelpark.

De kade faciliteert tal van vaarbewegingen over het water. Hier is straks ruimte voor pleziervaartuigen en enkele middelgrote schepen. De aanmeervoorziening bij de Olevaerskade wordt verbeterd zodat hier de schepen van de museumhaven kunnen wachten voor de Mallegatsluis. Ook komt hier mogelijkheid voor het aanleggen van de fietsenboot.

De riviercruiseschepen leggen in de toekomst aan waar nu de steiger is voor pleziervaart (bij de molen). Hiervoor worden te zijner tijd nieuwe aanmeerpalen en afloopvoorzieningen gemaakt. Walstroom zorgt er aan beide zijden van de Mallegatsluis voor dat geen dieselaggregaten meer nodig zijn: meer gezonde lucht en rust voor de omwonenden.

Het ontwerp wordt hierna in detail uitgelegd.

De keuzes

Dit Toekomstbeeld Nieuwe Veerstal veronderstelt een aantal duidelijke keuzes, die we hierna verder uitwerken.

> **Eerst basisinrichting, later toekomstmodules.** De gemeente kiest voor een basisinrichting die als tussenvariant wordt uitgevoerd. Eerst moeten de werkzaamheden op de Blekersingel en Fluwelensingel worden afgerond voordat de Nieuwe Veerstal dicht kan. De basisinrichting maakt de verdere ontwikkeling met toekomstmodules mogelijk (NB hier is momenteel geen budget voor).

> **Eerst 30 km/u, later autoluw volgens het VCP.** De Nieuwe veerstal wordt conform het VCP en zoals vastgesteld in de gemeenteraad uitgevoerd als 30 km/u weg die geschikt is voor alle verkeer (momenteel 11.000 mv/e). Het ontwerp is geschikt om zonder verkeerslichten te functioneren, maar de gemeente houdt de mogelijkheid om te kiezen voor een VRI installatie ergens in het traject tussen Bosweg en Fluwelensingel. Gestreefd wordt naar een geleidelijke afname van de verkeerintensiteit op de Nieuwe Veerstal. Vanaf een intensiteit van 6.000 mv/e en minder kan de Nieuwe Veerstal worden ingericht met een smaller verkeersprofiel, waardoor meer ruimte ontstaat voor verblijven, groen en voetpaden.

> **Fietspaden aan beide zijden.**Om fietsverkeer op deze hoofdroute (doorfietsroute) te faciliteren wordt gekozen voor eenrichtingsfietspaden aan beide kanten van de weg. Dit is in de huidige situatie ook al zo. De fietspaden sluiten daarmee logisch aan op de Goejanverwelledijk en de Rotterdamseweg, waar ook tweezijdig fietspaden liggen.

> **Geen grote ophoging** De Nieuwe Veerstal ligt op een dijk (primaire waterkering). Ter hoogte van Tolhuis ligt de weg laag. De weg zal circa 15 cm worden opgehoogd voor een verkeerskundig plateau, maar niet fors worden opgehoogd, vanwege het historische karakter van de plek, vanwege hoge kosten (oa aanpassen kabels en leidingen) en vanwege de belasting op de waterkering.

> **De waterkerende muur blijft.** Omdat de Nieuwe Veerstal laag ligt bij het historisch belangrijke Tolhuis, is er een waterkerende muur. Hoogheemraadschap Rijnland ziet momenteel geen noodzaak om de muur te veranderen. De benodigde hoogte in het jaar 2100 is ongeveer gelijk aan de huidige hoogte. De muur zal mooier worden ingepast in de omgeving.

> **Parkeren IJsselkade verdwijnt**. Op de IJsselkade zijn momenteel 23 parkeerplaatsen (waarvan 1 deelauto). Deze parkeerplekken zullen verdwijnen om een goede openbare verblijfsruimte op en aan de kade te creëren. Het gebruik van parkeerplaatsen wordt de komende jaren gemonitord en afhankelijk van de uitkomst daarvan wordt mogelijk een deel van de op te heffen parkeerplaatsen na uitvoering van de tussenvariant elders gecompenseerd. De Omgevingsvisie geeft hiervoor de omgeving Buurtje als kansrijke zoeklocatie aan.

> **Geen bergingen meer onder de nieuwe Mallegatbrug.** Bij de vervanging van de Mallegatbrug zullen de opslagruimtes onder het brugdek vanwege brugveiligheid verdwijnen. Dit is nodig vanwege (brand) veiligheid en voor een beter bereikbaarheid en zichtbaarheid van de monumentale Mallegatsluis. Er komt meer ruimte en verlichting onder de brug waardoor (sociaal) veilige en comfortabele doorgangen mogelijk zijn.

> **Verplaatsen riviercruises (toekomstmodule).** De riviercruise schepen worden op termijn verplaatst van de hoge IJsselkade naar de plek waar nu de pleziervaart-steiger ligt. Hierdoor komt ruimte vrij aan de IJsselkade voor een uitbouw van de kade en is een betere indeling van alle ligplaatsen voor grote en kleine vaartuigen mogelijk.

Ontwikkelprincipes

De volgende principes helpen om de komende jaren koers te houden:

> **Principe 1: Een goede balans tussen bereikbaarheid en verblijfskwaliteit.** Het gebied is zowel een bestemming als een route. Je moet hier veilig kunnen wandelen en fietsen, woningen en bedrijven blijven bereikbaar met de auto. Door de verblijfskwaliteit te verbeteren zullen meer mensen de fiets hiernaartoe pakken of hier gaan wandelen.

> **Principe 2: Groen en klimaatbestendig.** Het gebied is groener door toevoeging van enkele bomen en groenvakken met een duurzame beplanting. Het gebied kan tegen hitte/droogte en tegen veel water. De Nieuwe Veerstal is met alle technische elementen een waterkering die ook op lange termijn Gouda beschermt tegen overstroming.

> **Principe 3: De historie van Gouda aan de IJssel beleefbaar houden.** Het verhaal van dit gebied gaat over de relatie van Gouda met de Hollandsche IJssel. Dat voel je, dat weet je en dat kun je zien.

Door hiermee consequent voor te bouwen aan het gebied wordt de binnenstad verbonden aan het levendige waterplein van de stad, de Hollandsche IJssel.



1 **Bereikbaarheid**



2 **Klimaatbestendig**



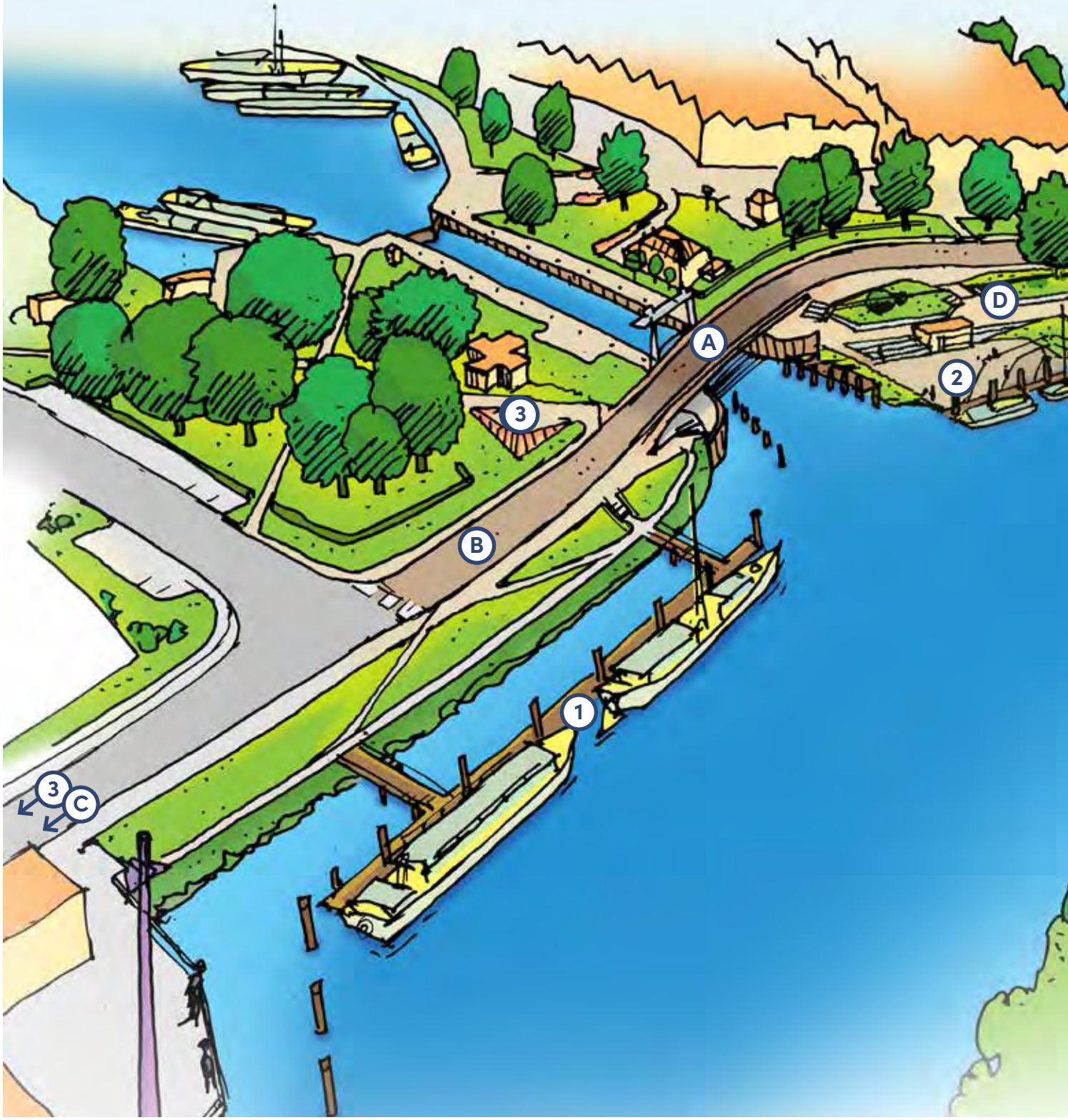
3 **Historie**

Doorkijk lange termijn 2050

De Basisinrichting zorgt voor een bruikbare en veilige Nieuwe Veerstal waarbij het gebied veel meer verblijfskwaliteit krijgt. Het wordt zo ontworpen en uitgevoerd dat later zogenaamde ‘modules’ als legoblokken kunnen worden toegevoegd.

Stap voor stap kan het gebied met deze ‘modules’ worden versterkt: meer groen, meer ruimte voor flaneren, een andere plek voor de riviercruises, een vergroting van de IJsselkade.

Op lange termijn als de verkeersintensiteit voldoende is afgenomen, kan de Nieuwe Veerstal worden aangepast naar een autoluwe

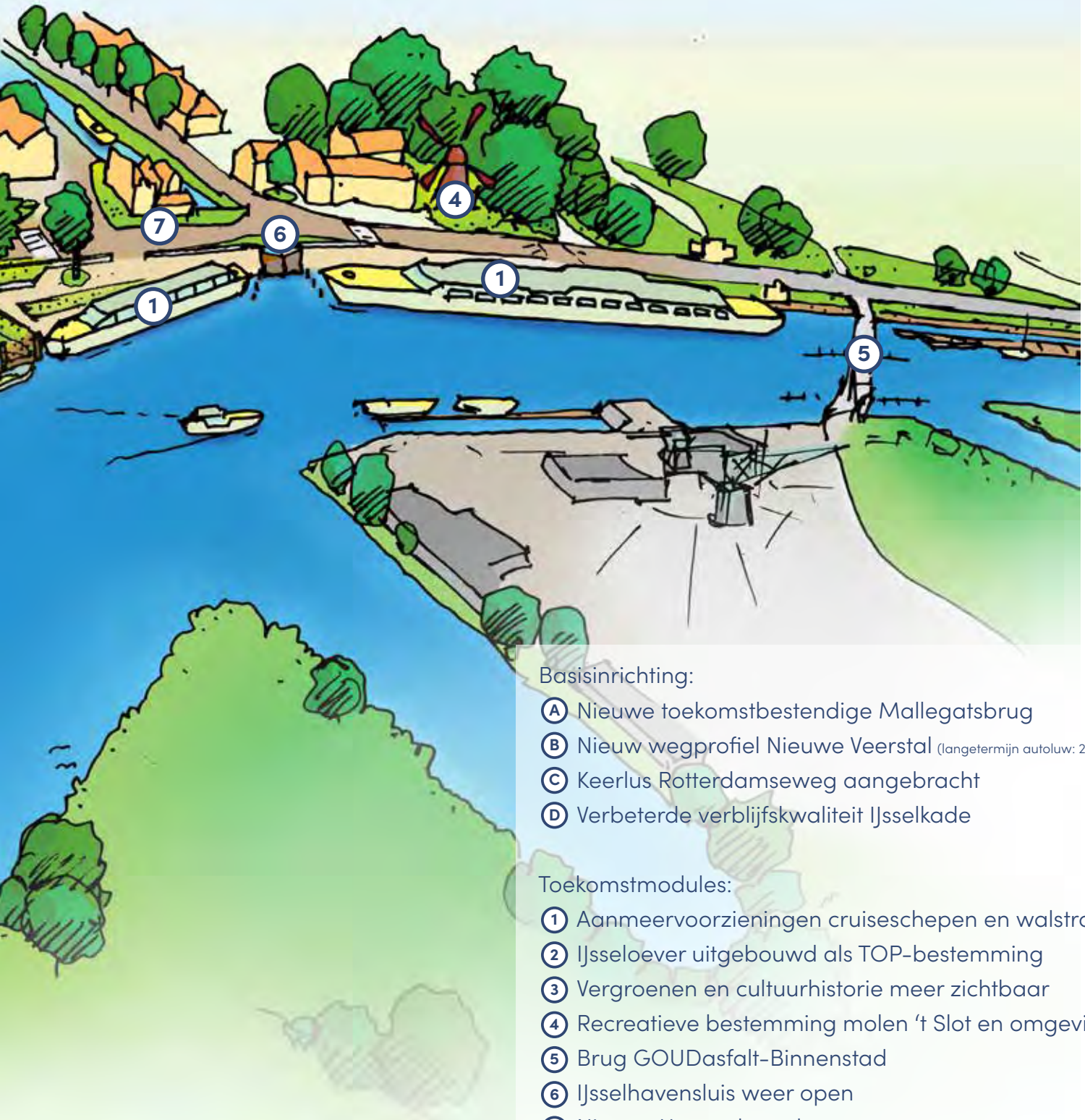


Vogelvlucht lange termijn Nieuwe Veerstal

verkeerssituatie. Fietsers komen dan op de rijbaan samen met de auto. De ruimte van de fietspaden wordt dan toegevoegd aan het groen of als trottoir, zoals op de Mallegatbrug.

Het toekomstbeeld verbindt uiteindelijk de binnenstad, IJssel en 'overkant' met de pont naar GOUDasfalt met de modules Openen IJsselhavensluis en een Langzaam-verkeer-brug als sluitstukken.

Het droombeeld voor de lange termijn in een autoluwe situatie: een goed functionerende Oost- en Westhaven voor auto's en alleen nog fietsers en voetgangers die voorlangs het Tolhuis bewegen.



Basisinrichting:

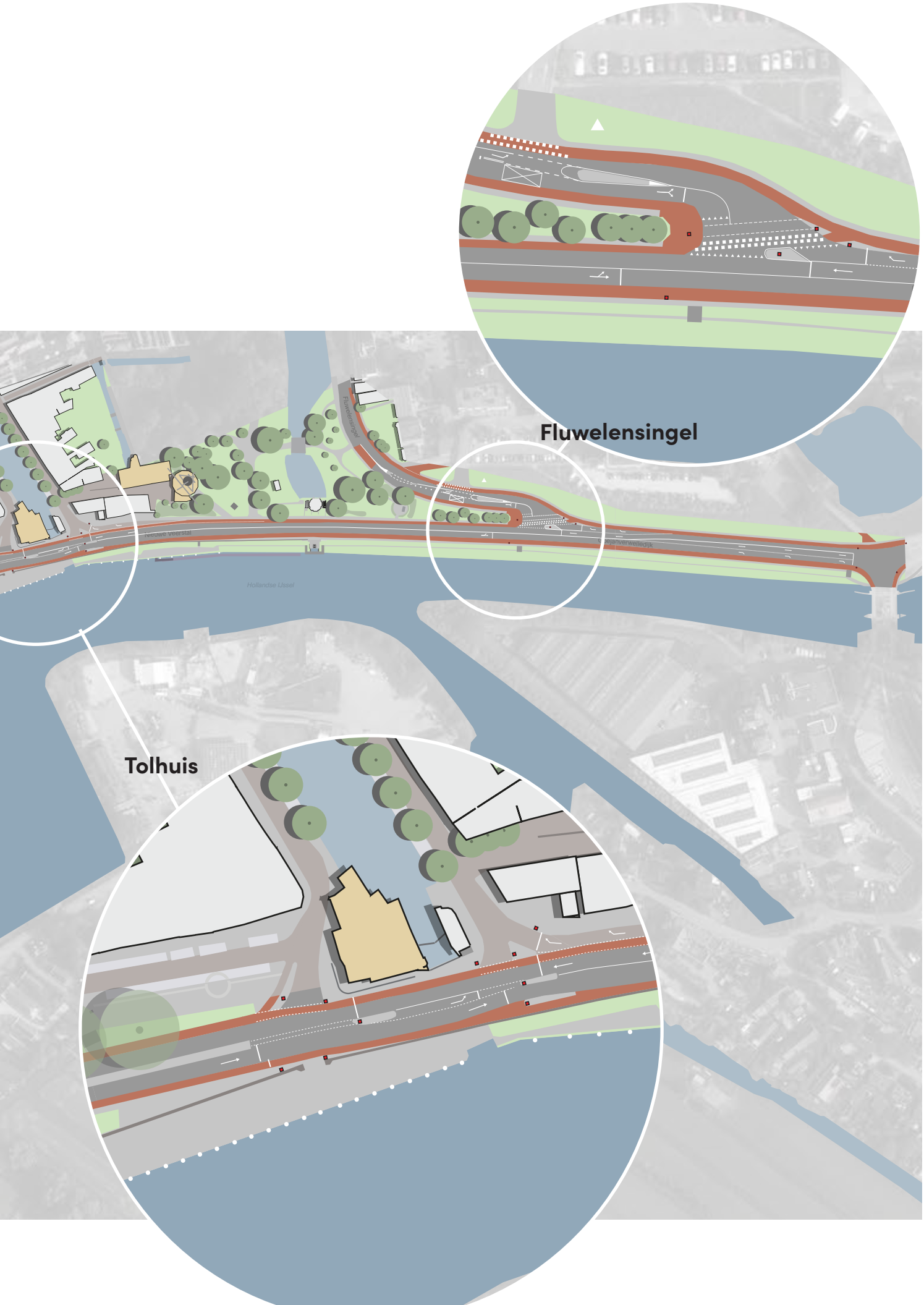
- (A) Nieuwe toekomstbestendige Mallegatsbrug
- (B) Nieuw wegprofiel Nieuwe Veerstal (langetermijn autoluw: 2050)
- (C) Keerlus Rotterdamseweg aangebracht
- (D) Verbeterde verblijfskwaliteit IJsselkade

Toekomstmodules:

- (1) Aanmeervoorzieningen cruiseschepen en walstroom
- (2) IJsseloever uitgebouwd als TOP-bestemming
- (3) Vergroenen en cultuurhistorie meer zichtbaar
- (4) Recreatieve bestemming molen 't Slot en omgeving
- (5) Brug GOUDasfalt-Binnenstad
- (6) IJsselhavensluis weer open
- (7) Nieuwe Veerstal autoluw

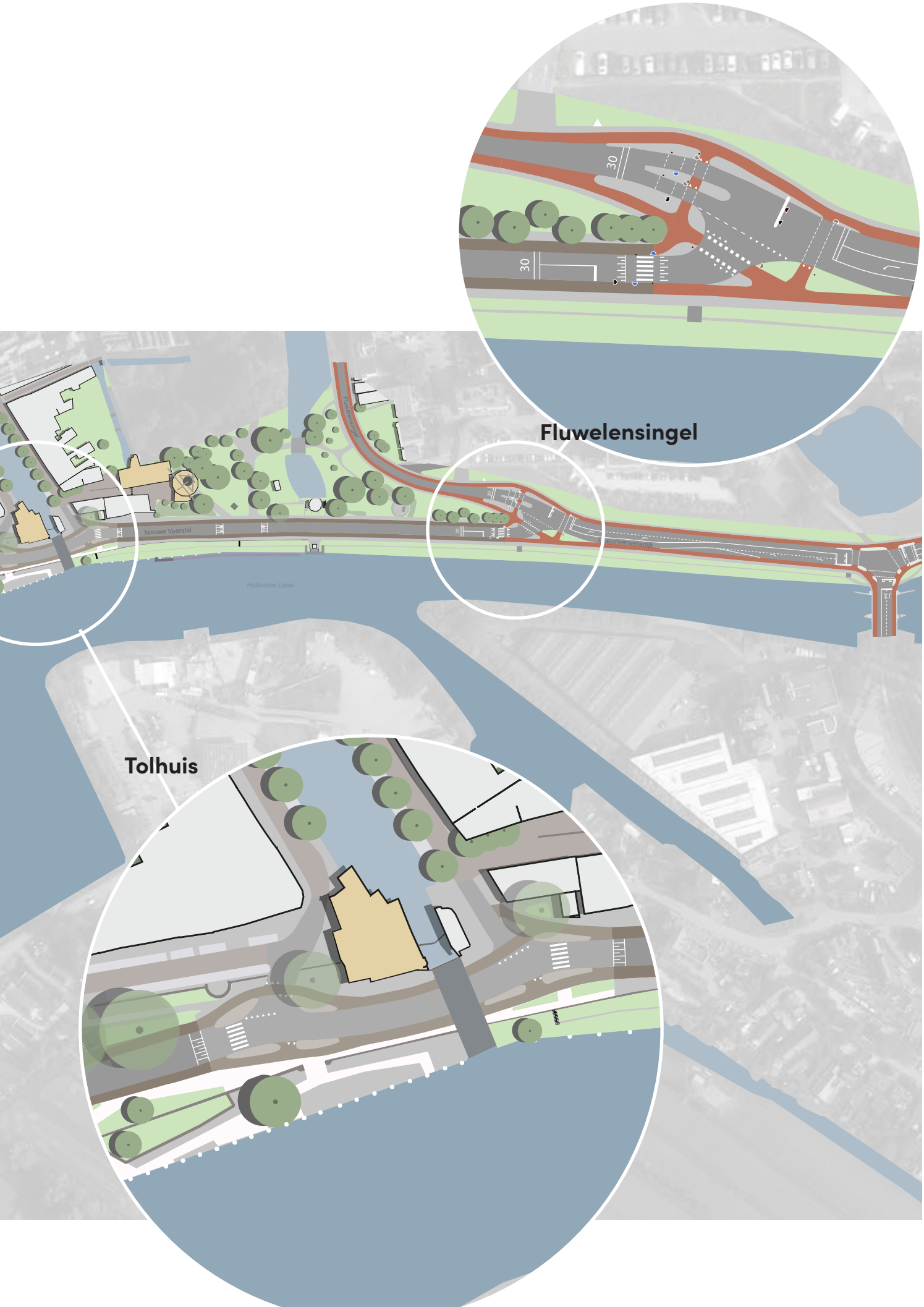


Huidige situatie verkeer


Fluwelensingel
Tolhuis



Toekomstvisie verkeer (situatie tussenvariant)


Fluwelensingel
Tolhuis
30
30
Nieuwe Veerstal
Hollandse IJssel

Definitief schetsontwerp basisinrichting IJsselkade en Tolhuis



Schetsontwerp ter plaatse van IJsselkade en Tolhuis


Doorsnede 2
Doorsnede 3

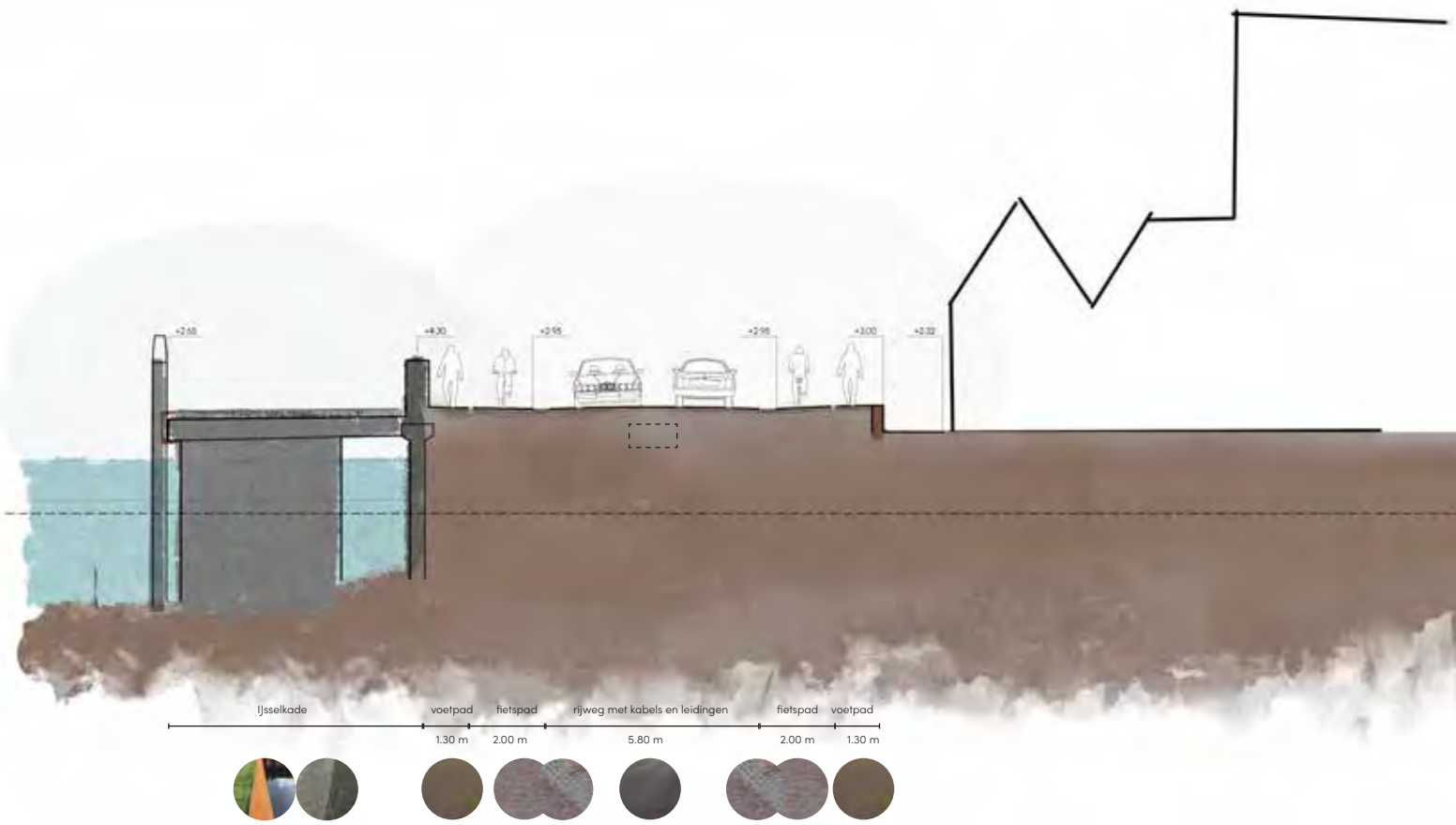
Schetsontwerp basisinrichting IJsselkade en Tolhuis



Doorsnede 1: ter plaatse van peperstraat, schaal 1:400



Doorsnede 1: ter plaatse van peperstraat (inzoom), schaal 1:200

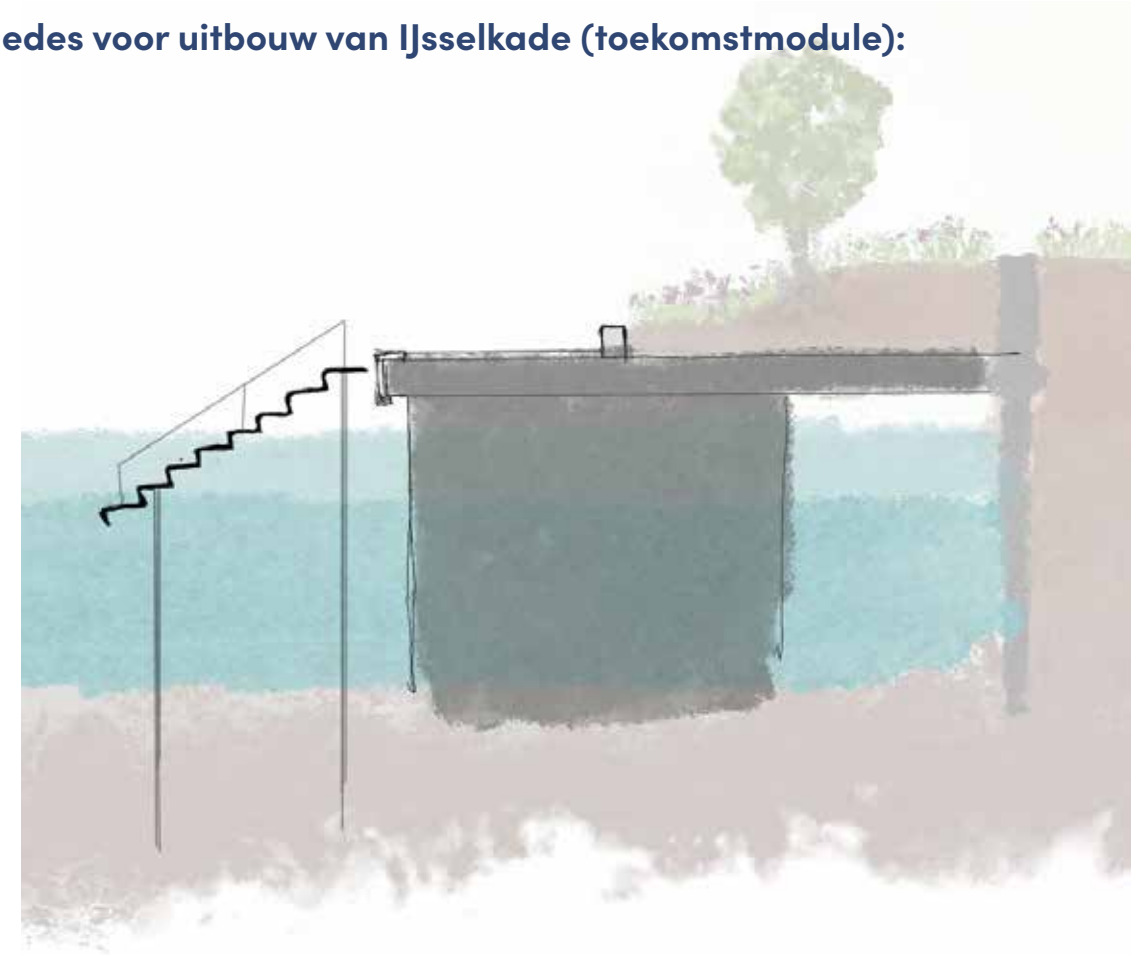


Doorsnede 2: Ter plaatse van tolhuis, schaal 1:200



Doorsnede 3: ter plaatse van Oostsingel, schaal 1:200

Doorsnedes voor uitbouw van IJsselkade (toekomstmodule):



Principe doorsnede uitbouw met trappartij



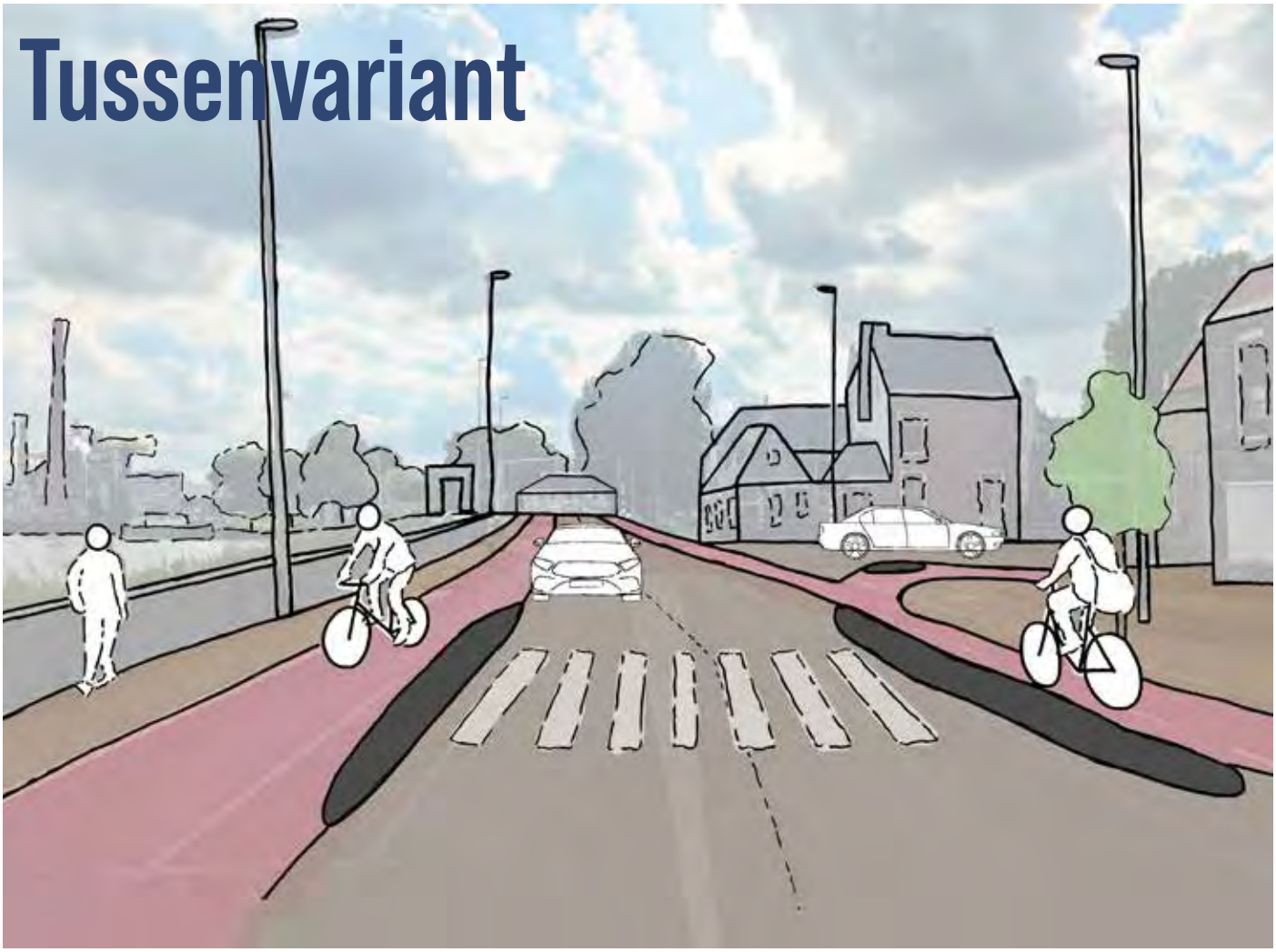
Principe doorsnede uitbouw met beplanting



Kijken vanaf IJsselkade naar Tolhuis





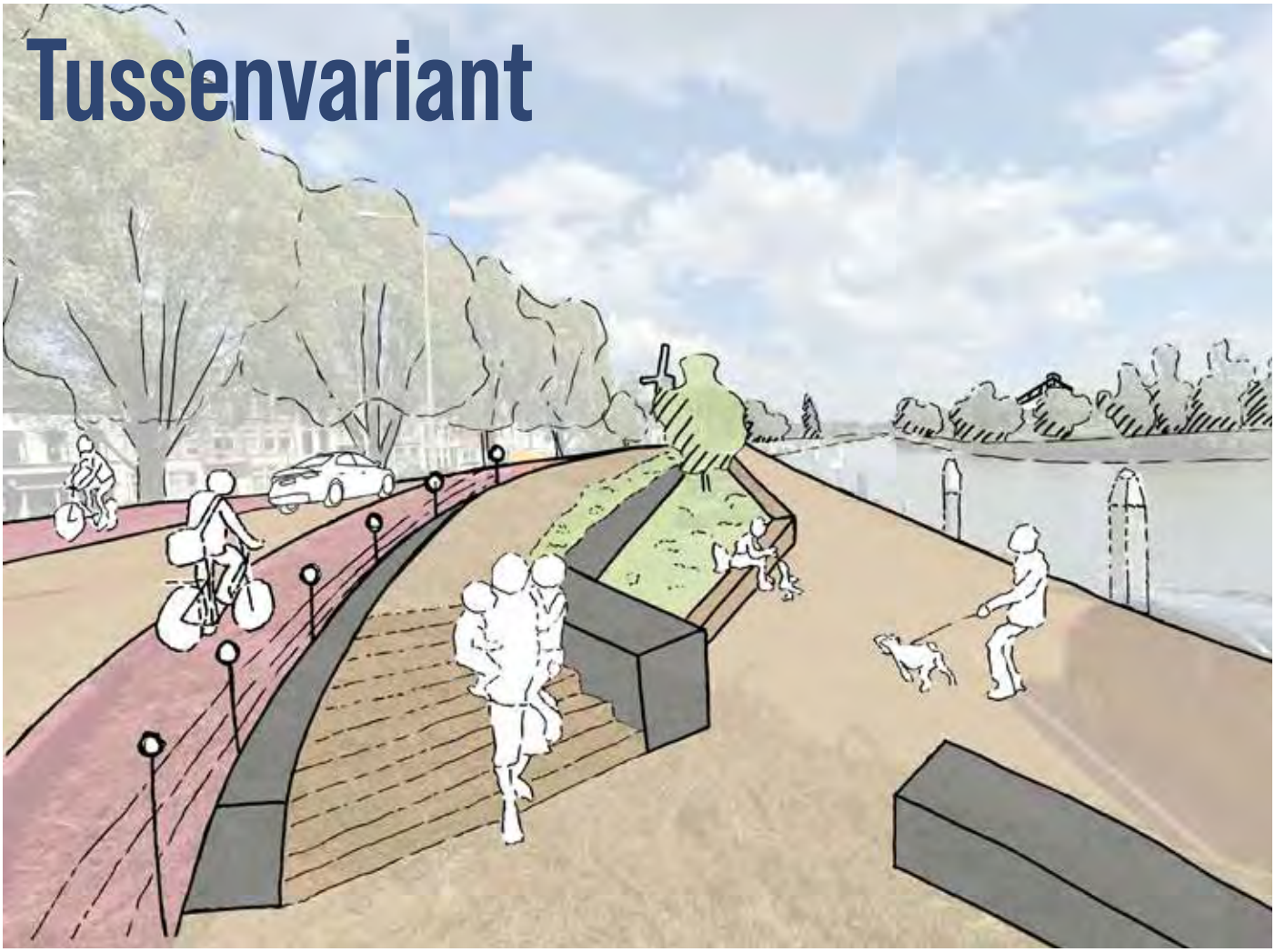




Kijken vanaf Mallegatbrug richting Molen





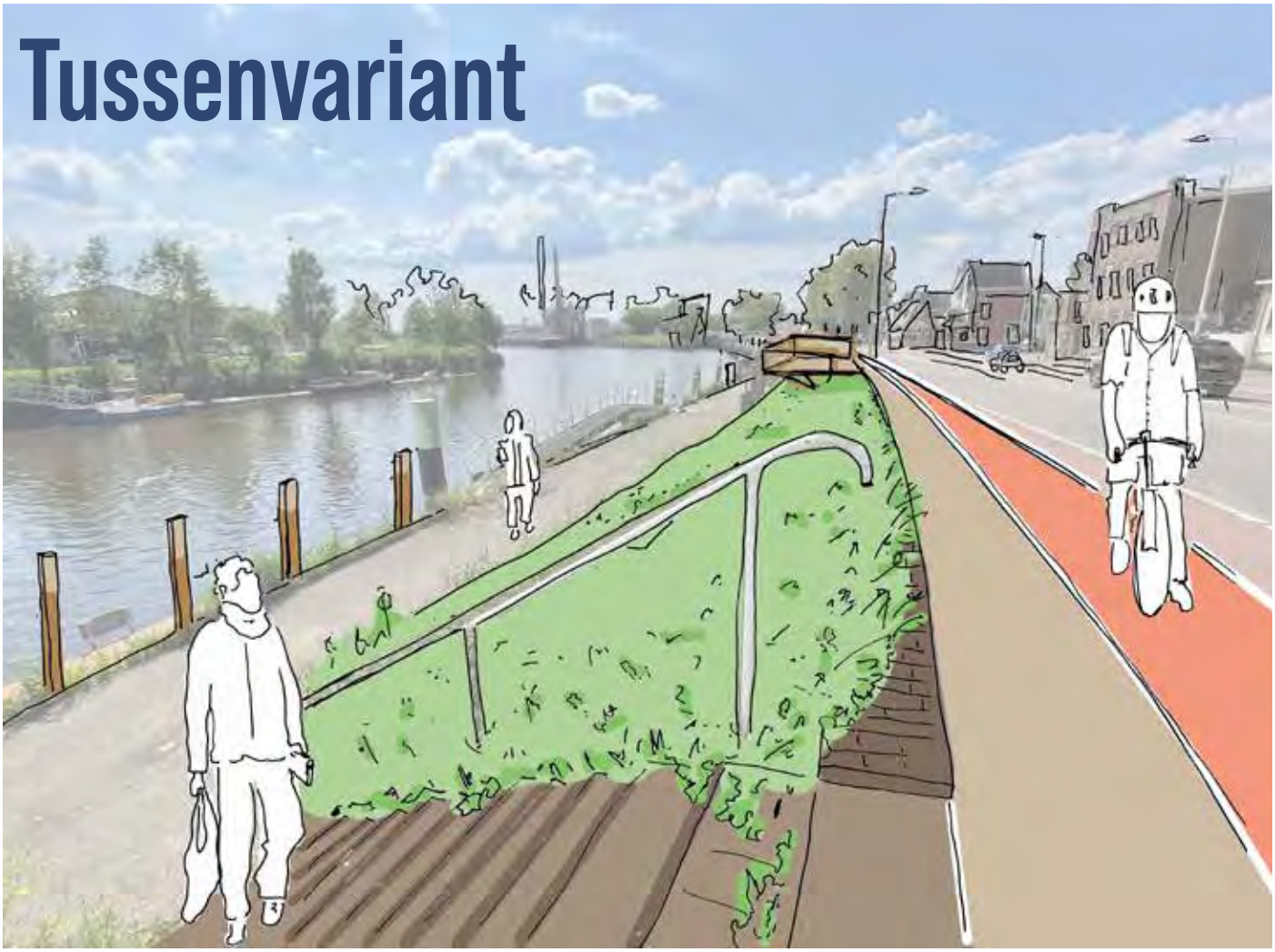




Terugkijken vanaf Molen op de kade van de Niewe Veerstal







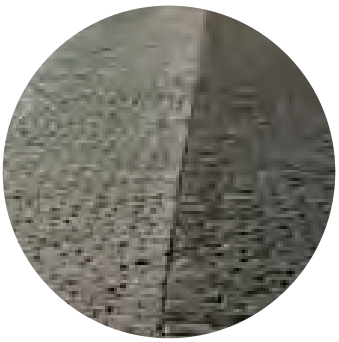
Materialenpalet IJsselkade

De IJsselkade vormt een nieuw adres aan het water. Als plein vormt het een belevingsplek waar de materialisering op deze nieuwe functie op is afgestemd.

Bestrating op de IJsselkade



Cortenstalen deksloof.
De rand van de huidige IJsselkade wordt met een stalen deksloof gemaakt.



Bestrating op de IJsselkade
De bestrating wordt vervangen door zweedse granietkeien (natuursteen) in twee verschillende verschijningsvormen om de looppaden aan te duien.

Groen op de IJsselkade



Zitranden.
Op de IJsselkade komen betonnen randen waar men op kan zitten. Tegelijkertijd dienen de randen als opsluiting van grond, waardoor plantvakken gecreëerd worden.



Heesters in de plantvakken.
In de nieuwe plantvakken worden struiken (heesters) geplant. Deze vormen schaduwrijke zitplekken en variatie in beleving. Soorten zijn inheems, bijvoorbeeld het krentenboompje en de gele kornoelje.



Vaste planten in vakken.
In de plantvakken worden vaste planten borders geplant. De soorten die worden toegepast zijn robuust, klimaatbestendig, bevorderen biodiversteit en passen binnen het beheerplan van de gemeente.



Bollen voor het voorjaar.
Om in het voorjaar ook een mooi beeld te hebben in de plantvakken wordt een vairatie aan bollen aangeplant.

Uitzichpunt bij de Volmolen



Uitzichtpunt.
Op de plek waar de put zit van de oude kleine Volmolen wordt een uitzichtpunt van cortenstaal gerealiseerd.

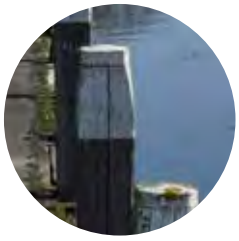


Hoogtepeilen water.
Het uitzichpunt wordt gecombineerd met het aanduiden van hoogtepeilen. De cortenstalen plaat van het uitzichpunt wordt zo bewerkt dat de waterhoogtes leesbaar worden. Ook historische hoogwaters kunnen hier worden aangeduid.

Bestaande materialen



Huidige waterkering muur.
De huidige muur van de waterkering blijft behouden.



Aanmeerpalen.
De aanmeerpalen worden vervangen waarmee op lange termijn de veiligheid tegen aanmeren van schepen is geborgd.



Behouden of terugplaatsen herkenbare verlichtingselementen op de kademuur.

Materialenpalet wegen

De Nieuwe Veerstal krijgt vanaf de afslag het Buurtje tot aan de Fluwelensingel een nieuwe inrichting van het wegprofiel, met materialen die passen bij een 30 km/h inrichting.

Materialenpalet Nieuwe Veerstal aanrijroutes



Rijwegen.
De rijwegen worden aangebracht in klinkerverharding NOVA dikformaat.

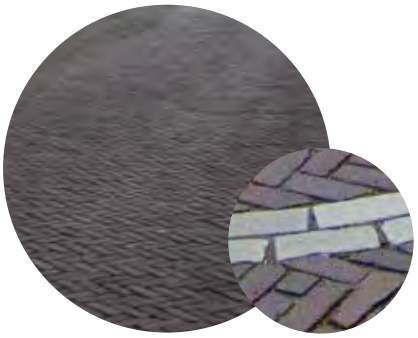


Hardstenen randen.
Tussen de rijweg en de fietspaden wordt een belgisch hardstenen rand toegepast als duidelijke markereing. De rijweg ligt iets verlaard ten opzichte van de fietspaden.



Fietspaden
De fietspaden worden van rood asfalt gemaakt.

Materialenpalet rondom het Tolhuis



Rijwegen.
dikformaat steen, aansluitend bij westhaven / oosthaven steen. Hergebruik. Kleur rood-bruin in keperverband. Met witte markeringsstenen worden verkeersaanduidingen aangebracht.



Fietspaden.
De fietspaden worden gemaakt van dezelfde steen als de rijwegen, alleen dan in een alternatief legverband (elleboogverband).



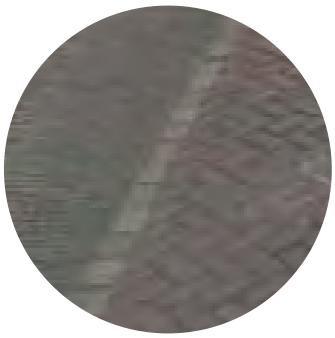
Afscheiding tussen fietspad en rijweg.
Met natuurstenen keitjes in meerdere rijen wordt de scheiding tussen het fietspad en voetpad aangeduid. Deze vangt tevens water op.



Voetpaden.
waalformaat steen, aansluitend bij westhaven/oosthaven steen. Hergebruik. Kleur rood-bruin in halfsteensverband



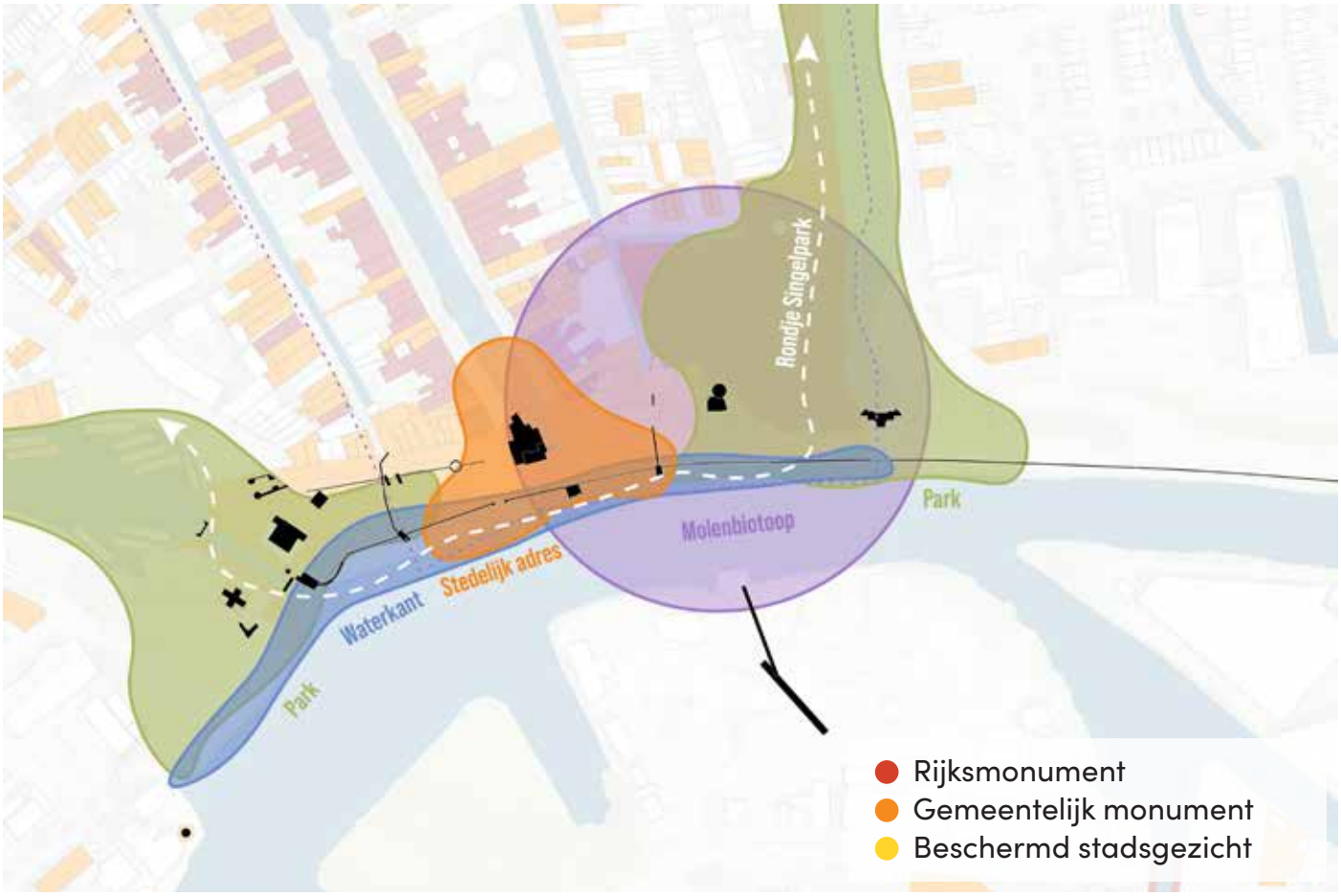
Eilanden.
De eilanden ter afscheiding van de fietspaden en rijwegen worden gemaakt van basalt.



Afscheiding tussen fietspad en voetpad.
Met natuurstenen keitjes wordt de scheiding tussen het fietspad en voetpad aangeduid.

Dit palet betreft een voorstel van de materialen. In principe is het LIOR het uitgangspunt, maar bij het tolhuis zal daarvan afgeweken worden om deze unieke plek aan de IJssel vorm te geven.

Cultuurhistorie en recreatieve plekken



Cultuurhistorie en recreatieve plekken verbonden
De Nieuwe Veerstal verbindt nu en in de toekomst waardevolle historische locaties (in zwart de belangrijkste). De sferen park, stedelijk adres en waterkant kennen in de toekomst een eigen bijpassende inrichting.

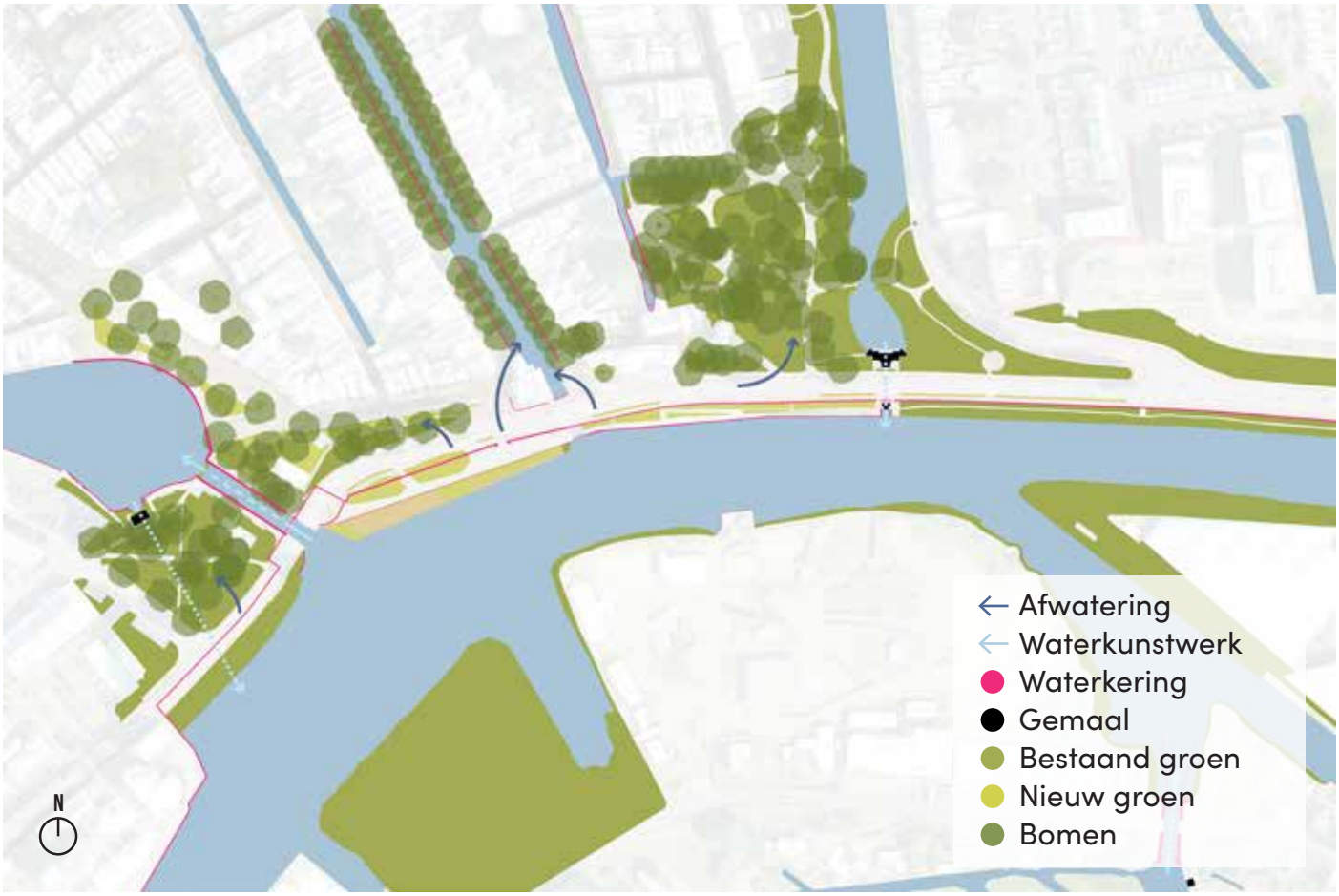
De waterkant wordt per sfeer anders vormgegeven: of wel parkachtig, ofwel pleinachtig. Het molenbiotoop beperkt de hoogte van bomen en andere objecten binnen de cirkel.







Groen en water



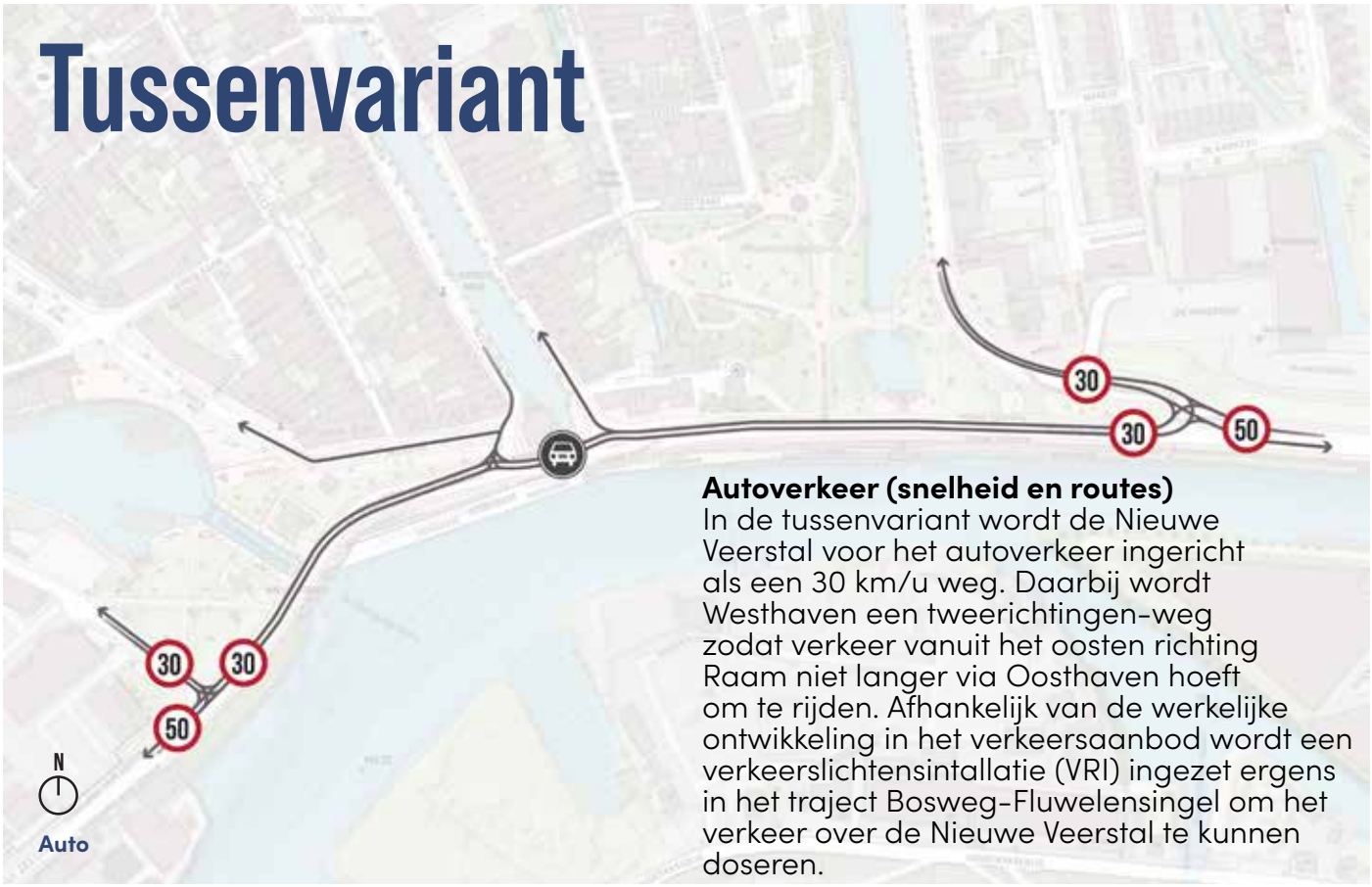
Groen en water: een klimaatbestendige IJsseloever
De bestaande bomen en het aanwezige groen geven de IJsseloevers aan beide zijden een groen karakter. Door gedeeltelijke vergroening van de IJsselkade komen er vierkante meters groen, struiken en (kleine) bomen bij in het gebied – goed voor ecologie en verkoeling. De waterkering van de IJsseldijk blijft intact en beschermt Gouda. Hemelwater dat op de Nieuwe Veerstal valt mag de dijk niet verzwakken. Het wordt daarom via hemelwaterriolen afgevoerd naar het groen en de singels aan de binnenstadkant.







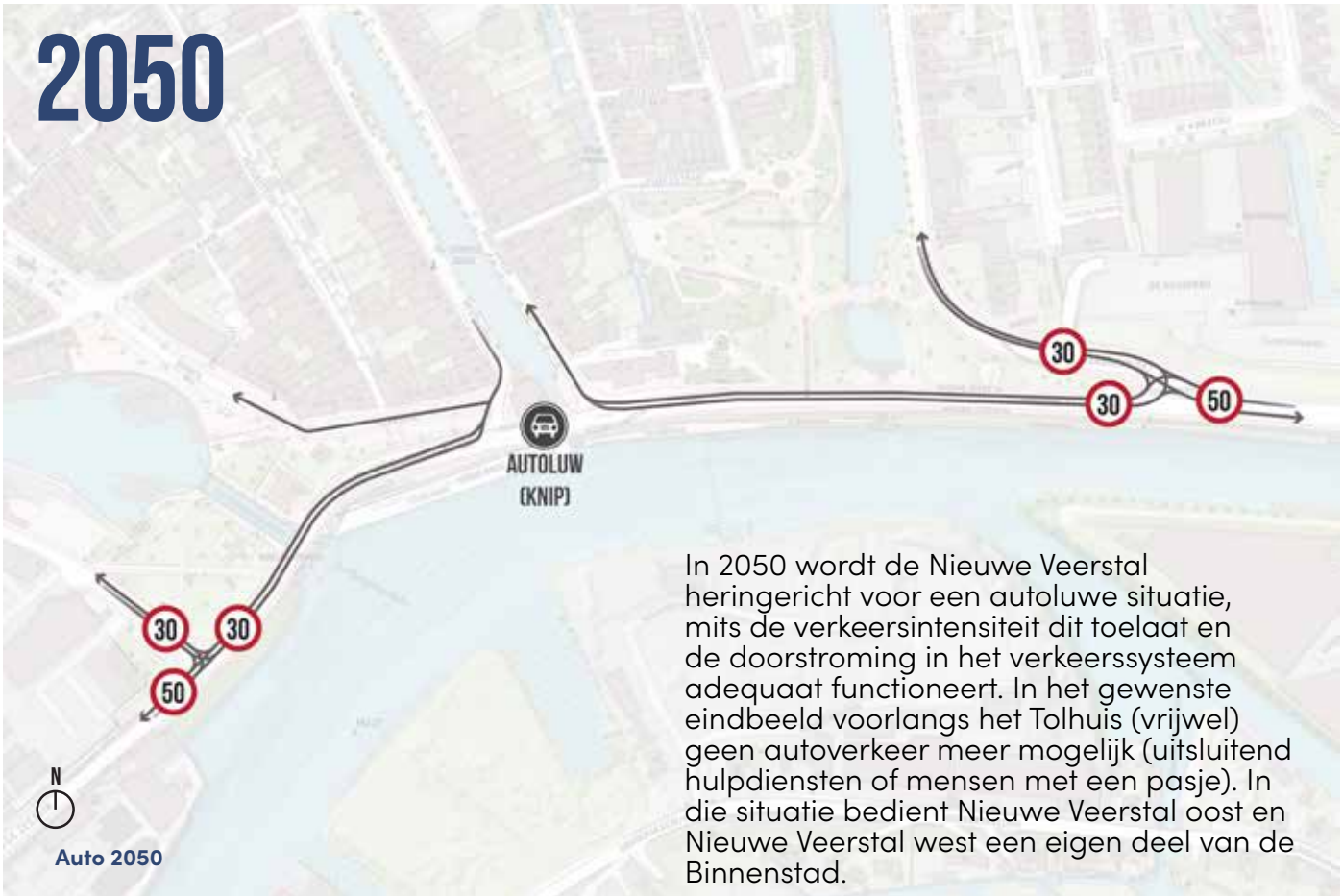
Tussenvariant



Auto

Autoverkeer (snelheid en routes)
In de tussenvariant wordt de Nieuwe Veerstal voor het autoverkeer ingericht als een 30 km/u weg. Daarbij wordt Westhaven een tweerichtingen-weg zodat verkeer vanuit het oosten richting Raam niet langer via Oosthaven hoeft om te rijden. Afhankelijk van de werkelijke ontwikkeling in het verkeersaanbod wordt een verkeerslichtensintallatie (VRI) ingezet ergens in het traject Bosweg-Fluwelensingel om het verkeer over de Nieuwe Veerstal te kunnen doseren.

2050



Auto 2050

In 2050 wordt de Nieuwe Veerstal heringericht voor een autoluwe situatie, mits de verkeersintensiteit dit toelaat en de doorstroming in het verkeerssysteem adequaat functioneert. In het gewenste eindbeeld voorlangs het Tolhuis (vrijwel) geen autoverkeer meer mogelijk (uitsluitend hulpdiensten of mensen met een pasje). In die situatie bedient Nieuwe Veerstal oost en Nieuwe Veerstal west een eigen deel van de Binnenstad.

Tussenvariant



Langzaam verkeer

Routes voor langzaam verkeer
In de tussenvariant wordt de Nieuwe Veerstal heringericht met eenrichting-fietspaden in een asfaltverharding ter weerzijden van de rijbaan. Voor wandelaars wordt de IJsselkade beter toegankelijk via de onderdoorgangen van de Mallegatbrug. De Nieuwe Veerstal wordt veilig en veel beter oversteekbaar via zebrapaden bij Oost- en Westhaven.

2050



Langzaam verkeer 2050

In 2050 wordt de Nieuwe Veerstal heringericht voor een autoluwe situatie, wanneer de verkeersintensiteit laag genoeg is. Dan delen fietsers en automobilisten de rijbaan. De naastgelegen fietspaden worden heringericht tot comfortabele trottoirs en/of groenstroken.

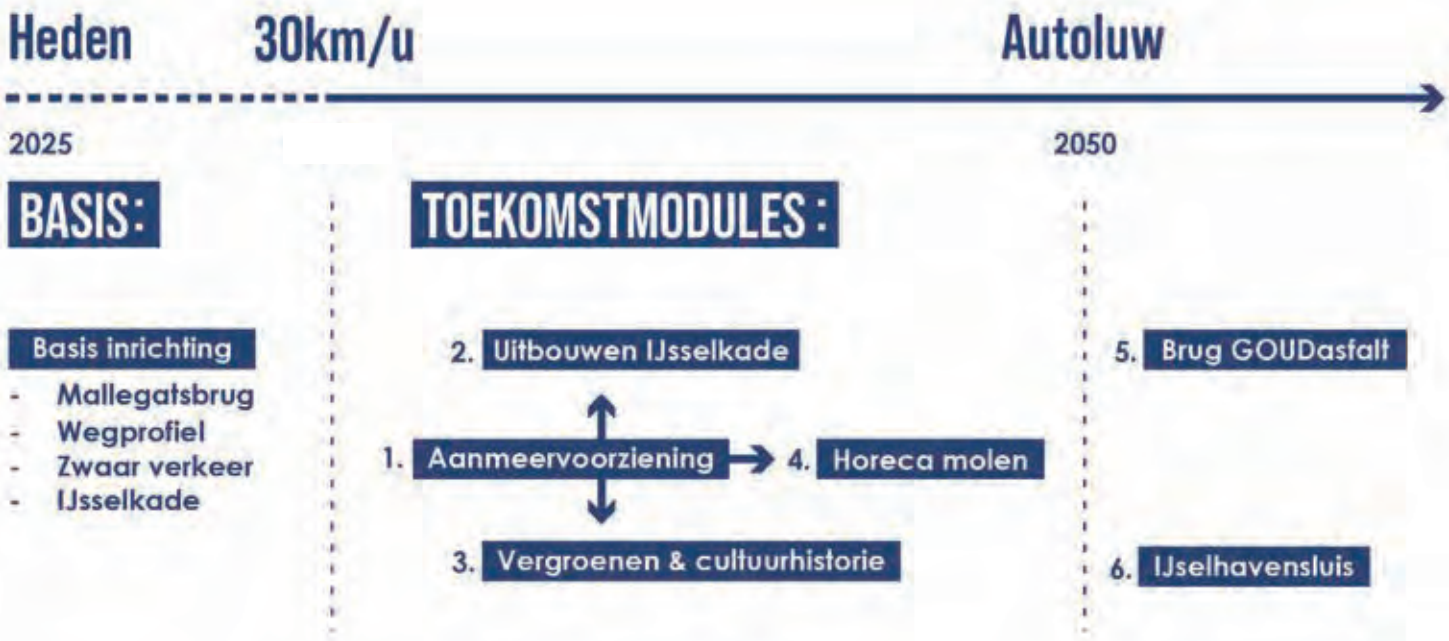


4 Het toekomstbeeld uitgelegd:

Basisinrichting en Toekomstmodules

Om de ambitie voor Nieuwe Veerstal werkelijkheid te maken is voor verschillende plekken onderzocht en met stakeholders besproken wat wenselijk, mogelijk en haalbaar is. De gemeente heeft hier vervolgens een keuze aan verbonden.

Het Toekomstbeeld bestaat uit twee categorieën ingrepen: een basisinrichting en modules. De basisinrichting van Nieuwe Veerstal en directe omgeving is in detail uitgewerkt en wordt gerealiseerd. De modules zijn enkele mogelijkheden voor de verdere toekomst. Deze zijn op hoofdlijnen uitgewerkt. Realisatie van deze modules blijft in de toekomst mogelijk, maar is geen onderdeel van het gemeentelijke realisatieproject van de tussenvariant. Basis en Modules worden hierna toegelicht.



Basisinrichting Tussenvariant

Een nieuwe toekomstbestendige Mallegatbrug

De Mallegatbrug uit 1941 nadert einde levensduur. Omdat de gemeente de constructieve veiligheid op termijn niet kan garanderen, is de brug aan vervanging toe. In opdracht van de gemeente Gouda werkt bureau ipv Delft aan een ontwerp voor vernieuwing van de brug. Bij het ontwerp van de brug worden een aantal belangrijke uitgangspunten gehanteerd:

> Verbinding maken: tussen de binnenstad en de IJssel, en tussen de museumhaven en de stad
> Ruimte geven aan de Mallegatsluis
> Respect voor de monumentale omgeving

We bereiken dit voornamelijk door het brugdek met een halve meter te verhogen. Hierdoor ontstaat er een visuele verbinding naast een fysieke verbinding tussen de IJssel en de museumhaven. Ook krijgt de monumentale Mallegatsluis meer ademruimte en word deze beter beleefbaar. Daarnaast is het de wens een terughoudende subtiele brug realiseren die de aandacht geeft aan de monumentale omgeving. Door eenvoudige maar verfijnde detaillering. Voor het ontwerp van de nieuwe Mallegatbrug worden door de ontwerpers van ipv Delft drie veranderingen voorgesteld:

> **Meer ruimte onder de brug.** Het voorstel is om de nieuwe brug circa 50 cm hoger aan te leggen. Dit geeft onder de brug veel meer ruimte zodat de Mallegatsluis beter tot zijn recht komt en de verbinding met en het doorzicht naar de Hollandsche IJssel sterk verbetert.

> **Niet te breed niet te smal.** De breedte van het brugdek is momenteel 10,2m. Een vrij indeelbaar brugdek zorgt ervoor dat in de toekomst de wegindeling kan worden aangepast. De breedte van de brug hangt af van de verkeerskundig benodigde breedte, de gewenste breedte in verhouding tot de monumentale Mallegatsluis en een prettige onderdoorgang, en de kosten. Hoe smaller de brug, hoe beter de monumentale sluis tot zijn recht komt. De komende jaren moet de brug voldoende breed zijn voor een 30 km/u weg en aanliggende fietspaden. Wanneer op lange termijn de Nieuwe Veerstal autoluw zou worden (fiets op de rijbaan) dan is minder breedte nodig. Gekozen is voor een optimum: zo smal als nu verkeersveilig mogelijk is. Dat is 11,4 meter breed, circa 1 meter breder dan de huidige brug. De huidige rioolleiding die nu aan de IJsselzijde aan de brug hangt, zal ondergronds worden gelegd via een gestuurde boring. In het nieuwe ontwerp wordt bovendien alvast rekening gehouden met de aanleg van mantelbuizen voor de toekomstige walstroomvoorzieningen.

> **Veilige onderdoorgangen.** De aanwezigheid van opslagruimtes onder een stalen brug brengt brandrisico met zich mee. Omdat gemeenten verantwoordelijk zijn voor brandveiligheid is het voorstel daarom om de opslagruimtes onder de huidige brug weg te halen en de doorgangen aan weerszijden zo open als mogelijk te ontwerpen. Ook dit verbetert de verbinding en het doorzicht. De zorgen van omwonenden over hangjongeren en dak- en thuislozen kunnen grotendeels worden weggenomen met een ontwerp dat open is, goed verlicht en met goed onderhoud en toezicht. Het doel voor het ontwerp is om de IJsselkade in te richten als bestemming met zitplekken en meer traffic te organiseren tussen binnenstad en IJsselkade, maar geen (potentiële) hangplek te creëren onder de brug.

Voor (een deel van) de opslagruimte onder de huidige brug van restaurant IJsselhuis spant de gemeente zich in voor het zoeken naar een alternatieve opslagvoorziening. Hiervoor zijn verschillende plekken in beeld: van een schip in de Museumhaven tot een nieuw gebouwde berging of een deels ondergrondse berging.

Bij het verdere ontwerp van de Mallegatbrug is een zorgvuldige aansluiting op de directe omgeving van belang. Wanneer het brugdek 50 cm hoger wordt aangelegd zal de Nieuwe Veerstal iets worden opgehoogd ter weerszijden van de brug. De gekromde vleugelmuren, de waterkerende muur en een trap maken de aansluiting op de IJsselkade en op het talud aan de westzijde. Door de verbeterde onderdoorgangen is het straks makkelijker om wandelend van en naar de IJsselkade te komen langs de Mallegatsluis. De kade is een bestemming met zicht op de Hollandsche IJssel. Via de onderdoorgangen van de brug is een complete rondwandeling via het struinpad mogelijk langs de Goudse singels. Rolstoelgebruikers kunnen de IJsselkade ook in de toekomst net als nu bereiken via de coupure in de waterkerende muur.







Brugontwerp (ipv Delft)

Basisinrichting Tussenvariant

Nieuw wegprofiel voor de Nieuwe Veerstal





Gou

Grenzen

Plangrens basisinrichting Nieuwe Veerstal

Verhardingen

Rijweg aansluiting (fluwelensingel en buurtje): grijs asfalt

Fietspaden: rood asfalt, verhoging met rijweg opvangen met Belgisch hardstenen band

Rijweg in het plangebied: gebakken klinkers

Voetpaden langs de weg: gebakken klinkers

Voetpaden in het park: gebonden halfverharding

Zebrapad en witte plateau belijning: Witte markeringssteen

Voetpad bij Mallegatbrug: gebakken klinkers, aansluiten huidig materiaal

Rondom het Tolhuis

Eilanden: Portugese granietkeien met hardstenen opsluitband

Rijweg: gebakken klinkers volgens LIOR binnenstad

Fietspad: gebakken klinkers afwijkend, met opsluiting van portugese granietekeien

IJsselhavensluis markering: Zweedse granietkeien, grof behakt

IJsselkade

Bestrating op de kade: Zweedse granietkeien, door midden gezaagd, grove zijde bovenop

Bestrating op de kade: Zweedse granietkeien, door midden gezaagd, gezaagde zijde bovenop

Groenvak op kade: rand van betonnen zitranden (Solids en Seats)

Groenvak op kade: vaste planten en heesters

Opsluiting: constructie van cortenstaal t.b.v. opnieuw straten kade

Silo als boombak: uitgraven constructie silo, boomgranulaat, afsluiten met cortenstalen boomspiegel

Overige

Belijning van oude stadsmuur, met kloostermoppen in bestrating verwerkt

Verhoogd muurtje op zithoogte van oude stadsmuur, met kloostermoppen

Waterkering muur: behouden bestaand

Uitzichtpunt: Cortenstalen constructie

Uitzichtpunt: Cortenstalen ballustrade

Trappartij: portugese granietkei, rondom behakt

Bruggetje bij IJsselhavensluis: gegalvaniseerd staal

Groen

Gras met beheer zoals in IJsselpark en Houtmansplantsoen

Nieuwe boom, boomgranulaat en ondergrondse voorziening

Bestaande boom

Nieuw wegprofiel voor de Nieuwe Veerstal

De wegconstructie onder het asfalt van de Nieuwe Veerstal is dringend aan renovatie toe. Dat is samen met de noodzakelijke vervanging van de Mallegatbrug de hoofdaanleiding voor de aanstaande herinrichting.

Het vervangen van de wegconstructie wordt gecombineerd met uitvoering van de afspraken uit het Verkeerscirculatieplan om de weg in te richten als 30 km/u straat. De Nieuwe Veerstal wordt ingericht volgens de verkeerskundige richtlijnen van 'GOW30' (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u), waarbij rekening wordt gehouden met de huidige verkeersintensiteiten van 11.000 mvt/etm op een gemiddelde werkdag. Het voorliggende ontwerp is verkeerskundig getoetst (zie advies Goudappel bijlage 4) en kan zonder verkeerslichten, maar de gemeente houdt de mogelijkheid om in het traject over de Rotterdamseweg/Nieuwe Veerstal tussen de keerlus en Fluwelensingel alsnog een verkeerslichteninstallatie (VRI) toe te passen voor het doseren van verkeersaanbod en verkeersveiligheid (zie advies Goudappel). Het hier voorgestelde ontwerp is nog voorlopig. Een nadere uitwerking volgt nog, waaronder een rijcurve-test, zodat zeker is dat in het definitieve ontwerp groot (vracht)verkeer elkaar veilig kan passeren.

Tussen de kruising bij Buurtje en Fluwelensingel wordt de snelheid in verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. De weginrichting verandert van een geasfalteerde 50 km/u weg met de beleving van een provinciale weg voor doorgaand verkeer, naar een weg met elementenverharding (klinkers zoals in de binnenstad volgens het LIOR), met duidelijke oversteekplekken en de sfeer van een stedelijke straat.

Het ontsluitingsprincipe is dat bij de kruisingen/ afslagen steeds een bewuste keuze wordt gevraagd van de weggebruiker om via de Nieuwe Veerstal te rijden. En lichte bocht of knik in de weg binnen de grenzen van verkeersveiligheid draagt daaraan bij.

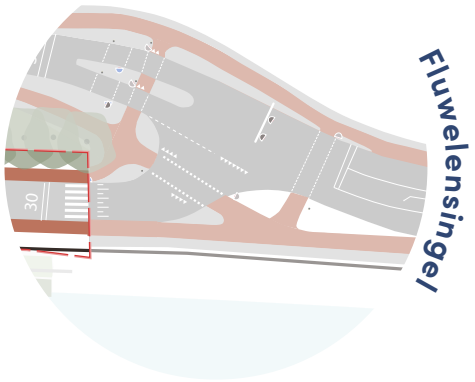
De nieuw te bestraten weg wordt met de hartlijn zodanig gepositioneerd dat de kabels en leidingen in de ondergrond altijd bereikbaar zijn. De wegbreedte voor gemotoriseerd verkeer wordt 5,80 m.

Naast de weg komen ter weerszijden rood geasfalteerde eenrichtings-fietspaden met een breedte van 2,50 m. Deze liggen enkele centimeters hoger dan de weg, gescheiden door een strook van 0,50 m breed tussen weg en fietspad. Dit is bedoeld om een veilige afstand te garanderen tussen autoverkeer en fietsers.

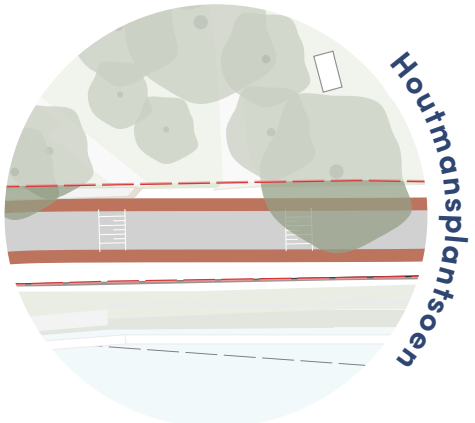
De huidige bushalte van lijn 196 komt te vervallen. De huidige verkeerslichten bij Tolhuis komen te vervallen.

Op een paar plekken worden verbijzonderingen toegepast op dit standaard wegprofiel:

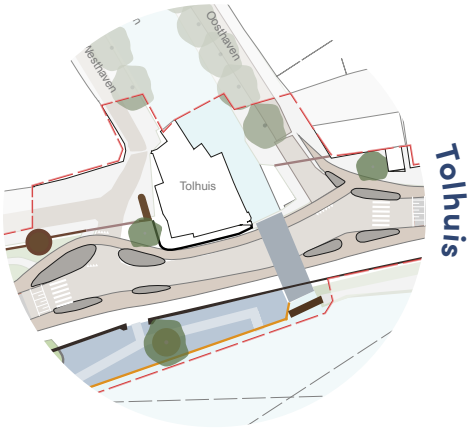
> **Kruispunt Fluwelensingel:** de fiets- en voetgangersoversteek wordt verbeterd. Opstelpunten voor de fiets zijn hier beschermd voor het doorgaande autoverkeer met verhoogde 'verkeerseilanden'. Dit kruispunt wordt geregeld met verkeerslichten en in de nieuwe situatie ook voor de voetganger die wil oversteken van Fluwelensingel naar het struinpad.



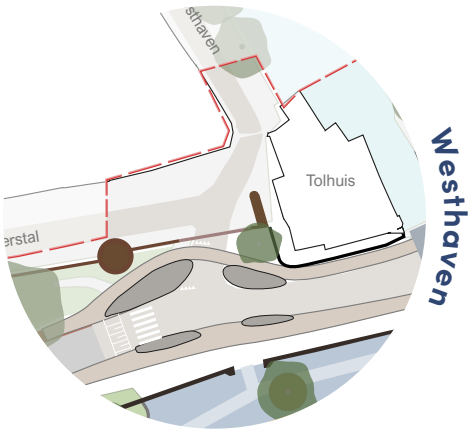
> **Drempel Houtmansplantsoen:** dit is een verkeerskundige drempel om de snelheid te remmen. Het is tevens de plek waar wandelaars kunnen oversteken tussen Houtmansplantsoen en het struinpad langs de rivier (NB geen zebrapad). Op termijn komen hier wellicht ook passagiers aan van de cruiseschepen.



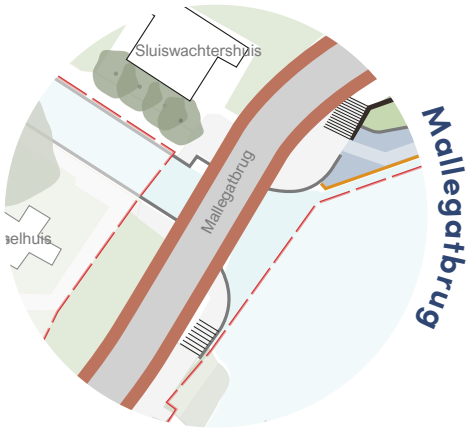
> **Tolhuis:** het Tolhuis bij de (nu nog afgesloten) IJsselhavensluis is een unieke plek in Gouda. Het is de bakermat van de stad. Deze plek krijgt een betere inrichting. Rondom het Tolhuis wordt een verhoogd plateau ingericht met een klinkerverharding. De fietspaden en de autoweg liggen op dit plateau op dezelfde hoogte, visueel gescheiden door de kleuren/materialen van de bestrating. Opstelpunten voor de fietsers zijn beschermd van het autoverkeer met verhoogde 'verkeerseilanden'. Het plateau heeft het karakter van een plein. Het Tolhuis krijgt meer ruimte om zich heen en komt meer tot zijn recht. De voormalige stadspoort kan hierdoor ook in de bestrating worden gemarkeerd. Aan beide zijden van het Tolhuis komen oversteekplekken met zebrapaden voor de voetgangers en oversteekplekken voor de fietsers (Oost-en Westhaven van en naar de IJsseloevers) en de in-uitritten van de zijstraten voor de auto.



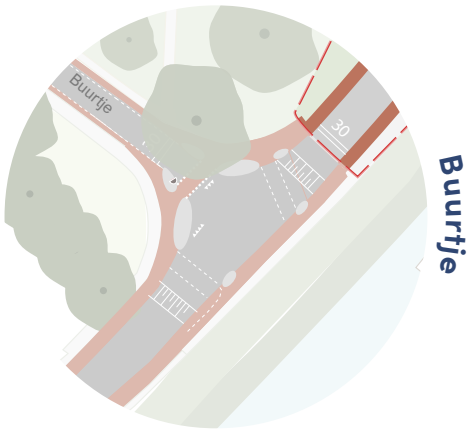
> **De ingang/uitgang van Westhaven** wordt tweerichtingenverkeer. Hierdoor wordt het mogelijk voor inwoners om rechtsreeks vanaf de Nieuwe Veerstal naar de Raam te rijden in plaats van een omweg via Oosthaven-Westhaven. Een veilige verkeersfwikkeling is hierbij randvoorwaardelijk voor de uiteindelijke inrichting.



> **De Mallegatbrug:** de brug wordt bij het vervangen iets hoger aangelegd. De weg zal daarmee aan beide kanten ook iets moeten oplopen naar de brug. De brug wordt daarmee een soort lange verkeersdrempel en nog meer een eigen 'moment' in de route.



> **Kruispunt Buurtje:** dit kruispunt wordt verbeterd voor de fietsers. Vanaf IJsselpark richting Mallegatbrug krijgt de Nieuwe Veerstal een inrichting met klinkerverharding en een 30km/u regiem.



Het is zaak om een toekomstvaste ligging van de weg te kiezen met de vaste geleide-banden en definitieve ligging van kabels en leidingen. De aanliggende fietspaden en trottoirs krijgen na het invoeren van autoluw (fietsers en auto's delen op dat moment de weg) een andere bestemming. Soms zal dat een breder trottoir zijn, zoals op de Mallegatbrug, of langs de IJsselkade, soms zal de keuze 'groen voor grijs' zijn, zoals nabij Houtmansplantsoen of IJsselpark.

Basisinrichting Tussenvariant

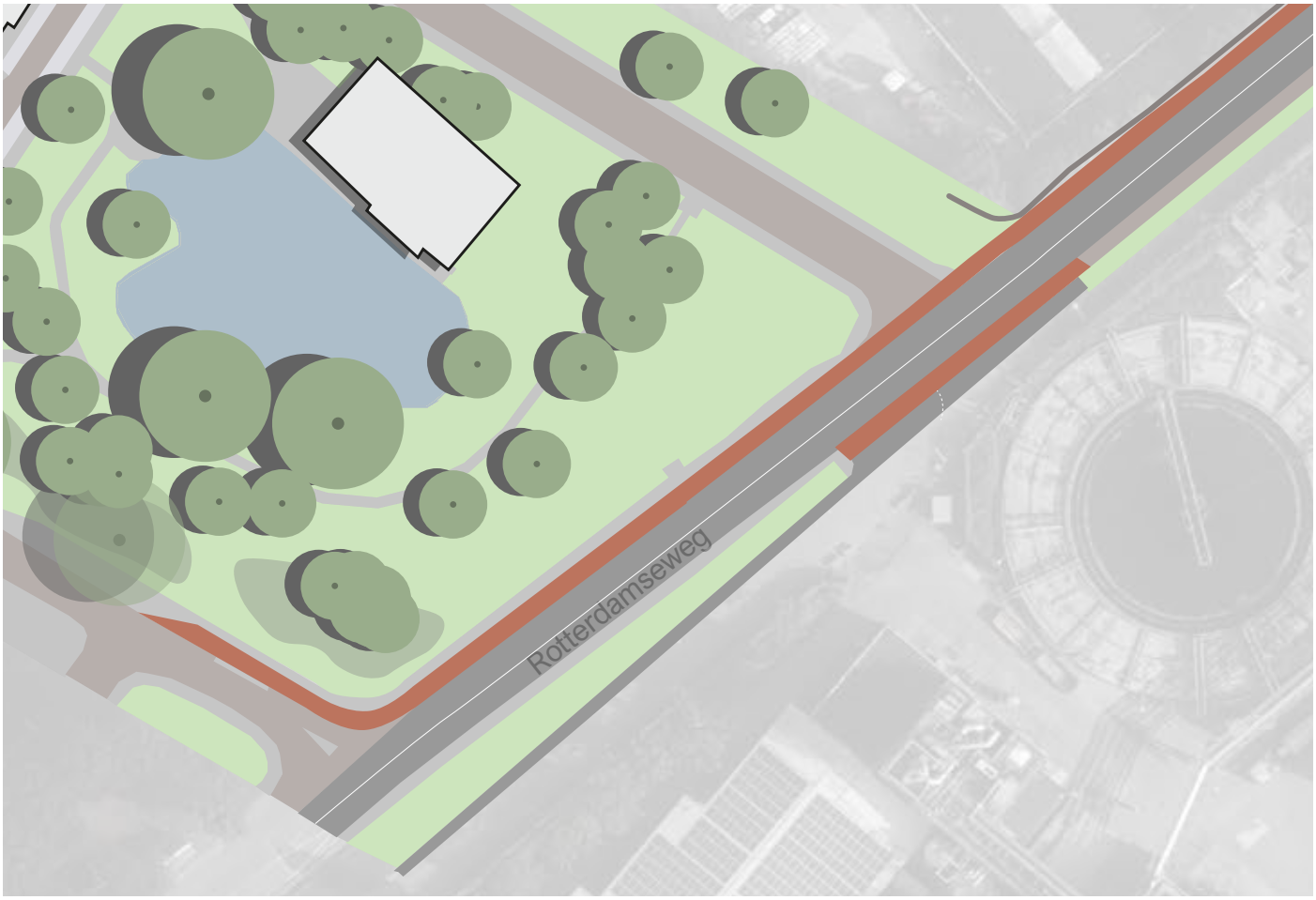
Zwaar vrachtverkeer: verbeteren keerlus bij Rotterdamse weg

Vrachtverkeer en doorgaand autoverkeer blijft mogelijk over de Nieuwe Veerstal, maar is vanuit verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit niet gewenst. In principe dient deze verkeersstroom zich te verleggen naar de Zuidwestelijk Randweg N207, mits de doorstroming hier op orde blijft. De verwachting is dat in de voorgestelde 30 km/u situatie met andere inrichting en (gereguleerde) voetgangersoversteken meer autoverkeer de Randweg zal kiezen.

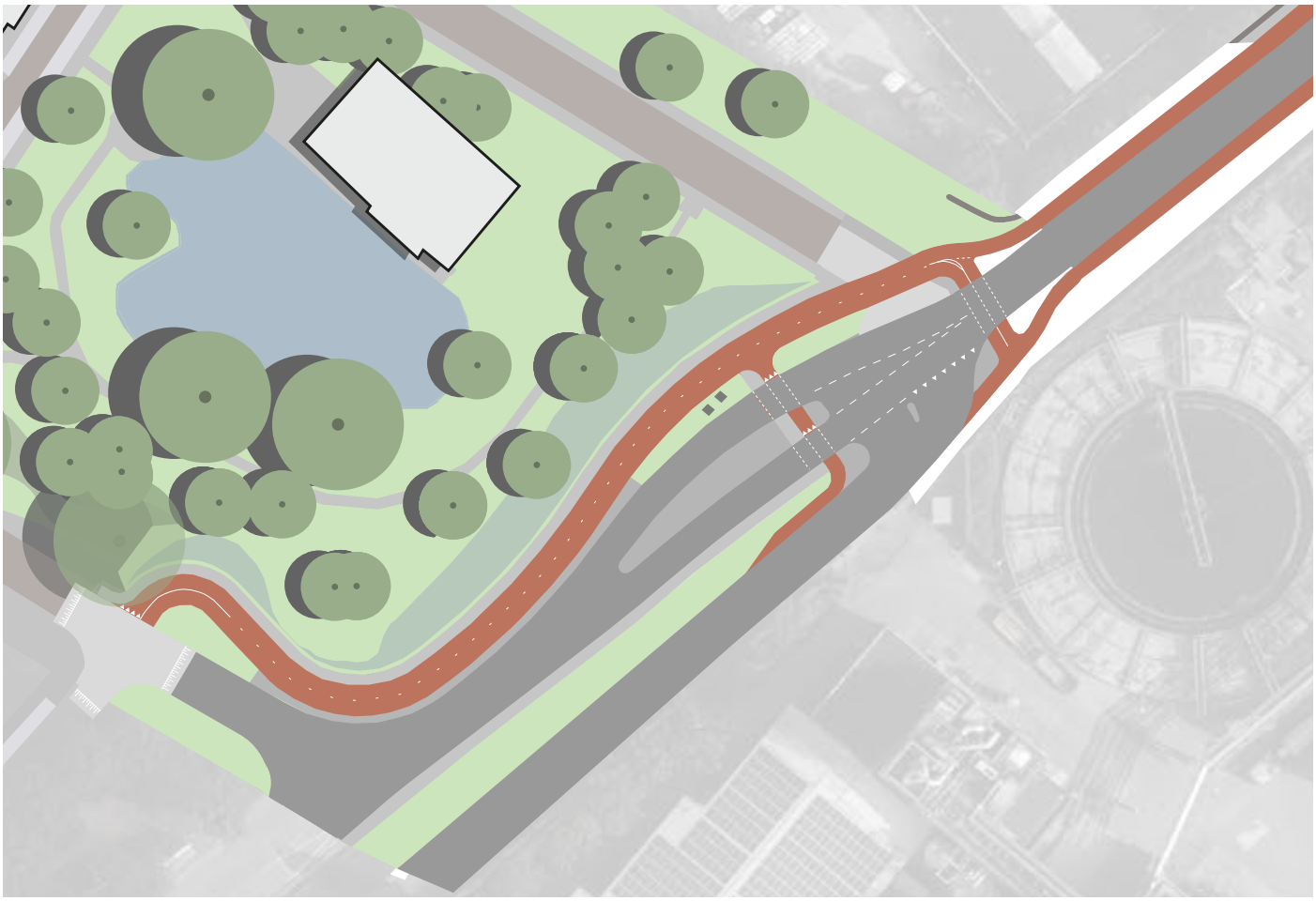
Vrachtverkeer van Cargill moet momenteel een scherpe bocht maken tussen de Schielands Hoge Zeedijk en Rotterdamseweg ter hoogte van Bosweg. Deze keerbocht wordt verruimd en verkeersveiliger ingericht voor autoverkeer en fietsers. In het project 'Keerlus Rotterdamseweg' van Sweco is door de gemeente gekozen voor de zogenaamde 'tussenvariant'. Deze verbeterde bocht is een voorwaarde voor de bereikbaarheid van Cargill in de periode wanneer de Mallegatbrug wordt vervangen en er geen verkeer over de brug kan. Daarnaast helpt een beter functionerende bocht het zwaar vrachtverkeer te reduceren dat momenteel via de Nieuwe Veerstal rijdt. Los van de Veerstal zijn er toekomstige beperkingen voor zwaar vrachtverkeer, zoals Zero Emissie stadslogistiek in 2025, een maximum gewicht van 30 ton op de Haastrechtsebrug vanaf 2026, en een maximum gewicht van 20 ton en lengte van 10 meter in de binnenstad.



Vrachtverkeer Nieuwe Veerstal



Huidige situatie Rotterdamseweg (Trafique)



Nieuwe situatie Rotterdamseweg (Trafique)

Basisinrichting Tussenvariant

Verbeteren verblijfskwaliteit IJsselkade

De huidige IJsselkade is een onaantrekkelijke en verouderde plek en momenteel in gebruik voor parkeren. De IJsselkade ligt bovendien hoog boven het waterpeil waardoor de Hollandsche IJssel ver weg voelt.

Het parkeren vervalt in de tussenvariant. Dit maakt ruimte voor een andere inrichting. Het oude betonnen dek wordt bekleed met nieuwe materialen. De bestrating wordt in natuursteen aangebracht, met verhoogde plantvakken met daar omheen een stoere betonnen zitrand. Met opvallende materialen zoals cortenstaal worden de twee voormalige volmolens op de kade, in de straat en bermen tussen IJssel en binnenstad gemarkeerd. Er komen zitranden en bakken voor extra groen en struiken (bloemrijke dijkgrassen, meidoorn, lep). Een boven de IJsselkade uitkragend 'balkon' vormt een mooi uitzichtpunt op de Hollandsche IJssel.

Het dek van de bestaande betonnen IJsselkade-constructie zit vast aan de waterkering en blijft behouden. Het dek is gefundeerd op een rij van 14 betonnen silo's met een doorsnede van 9 meter die zijn gevuld met zand. Voor 1953 stonden circa 8 grote bomen op de kade bij de Veerstal. In het ontwerp van de herinrichting van de kade wordt onderzocht of een of meer (boom) groeiplaatsen zijn te maken in deze silo's. Hiervoor zouden gaten moeten worden gezaagd in het gewapende betonnen dek. Dit is een technische vraag voor nadere uitwerking. De rand van de kade vertoont op dit moment slijtage en de (hoogwater) meerpalen zijn deels aangetast door houtrot. Dit wordt als eerste opgelost met een renovatieronde in 2026.

De toegang van de kade blijft bij de bestaande opening in de waterkering ter plaatse van het Tolhuis. In de taal van waterbeheerders heet dit een *coupure* die bij extreem hoogwater kan worden afgesloten met schotbalken. De kade wordt beter bereikbaar voor wandelaars onder de Mallegatbrug door. Daarbij is het voorstel om aan de zijde ter plaatse van de Mallegatbrug ook een afsluitbare opening te maken in de waterkering om de bereikbaarheid van de IJsselkade te verbeteren. Dit is een vraag voor nadere uitwerking.

De kade is een levendige plek waar schepen aanmeren. Langs de IJsselkade zijn de komende jaren nog mogelijkheden voor het aanleggen van diverse grotere schepen - van museumschepen tot fietsboten en de riviercruises. Op termijn wordt de aanmeerlocatie van de riviercruises verplaatst. Zie hierna de module riviercruises voor een beeld van de aanmeerlocaties. Op de kade blijft ruimte voor passagiers en een opstelplek voor het bevoorraden van schepen.

NAP+2,30 m is het sluitpeil van de waterkering in de Mallegatsluis, het peil waarbij de hefdeuren inclusief het opzetstuk gesloten moeten zijn. NAP+3,66 m is het hydraulisch belastingniveau in 2050 waarbij er wordt voldaan aan de geldende wettelijke waterkeringseisen tot 2050. Dit is de hoogte die de hefdeur inclusief opzetstuk en de sluiswanden aan de Hollandsche IJsselzijde minimaal moet hebben om hoogwater (het peil van de waterstand inclusief golfwerking) te keren.

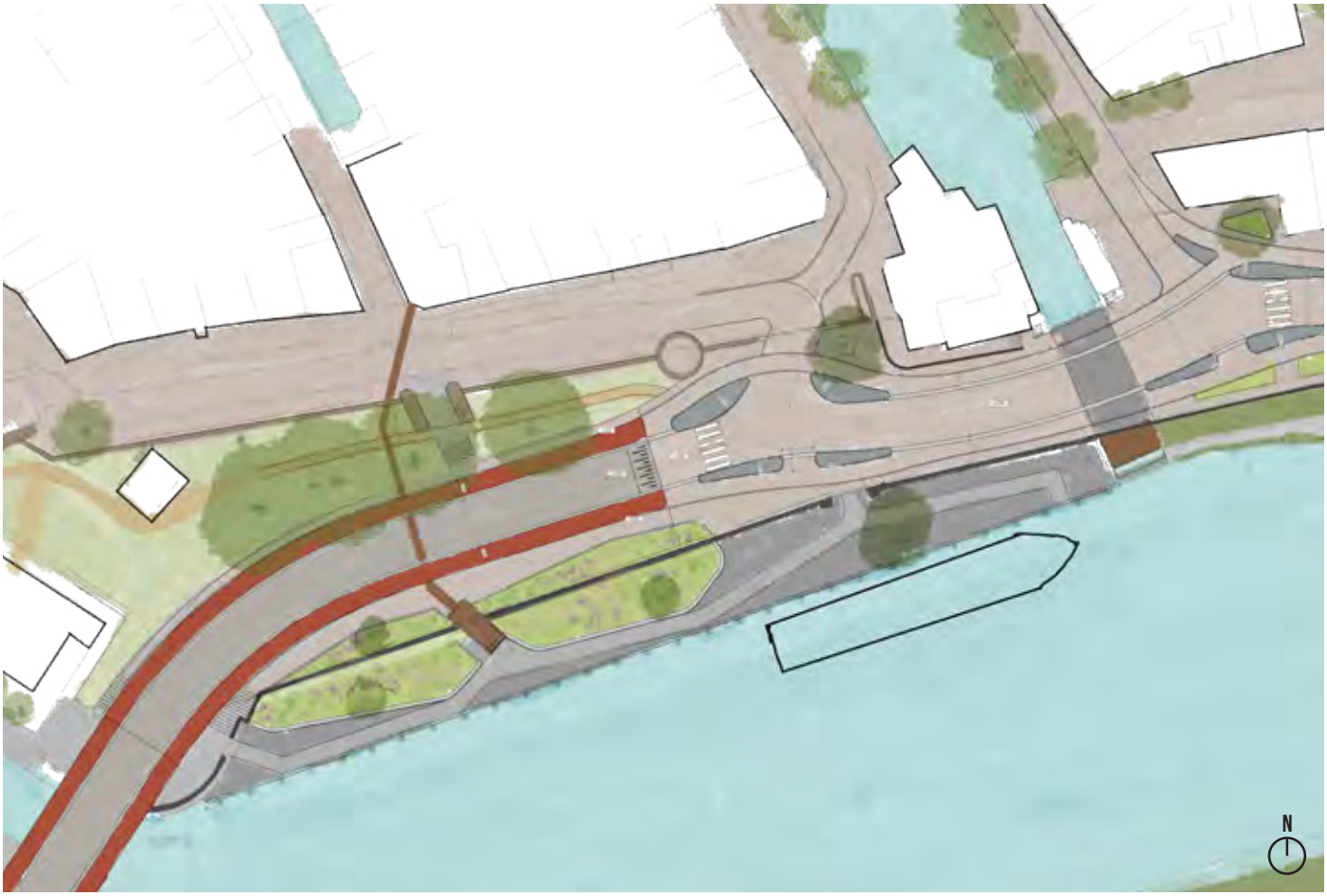
Het te keren waterpeil (het hydraulisch belastingniveau) voor Veerstalkade is momenteel NAP + 4,30 m bij de recent gerenoveerde keermuur met struinpad. In de toekomst neemt de Stormvloedkering bij Krimpen aan den IJssel een deel van die bescherming over. De minimale waterkerende hoogte komt dan iets lager uit:

> 2050: NAP +3,71 m
> 2100: NAP+3,92 m

Dit zijn iets hogere waarden dan bij de Mallegatsluis, wat veroorzaakt wordt door wat ongunstigere lokale golfwerking. (bron: gegevens van Hoogheemraadschap Rijnland, per mail d.d. 24-06-2025)

Veel Gouwenaars vinden de waterkerende muur langs de Nieuwe Veerstal lelijk. De aanwezige waterkering-muur is opgemetseld rond een betonkern. Hij heeft een kruinhoogte van circa NAP +4,00 m tot NAP +4,30 m bij het struinpad. De muur zal binnenkort opnieuw worden gevoegd door het Hoogheemraadschap van Rijnland, maar een forse ophoging of verlegging van de waterkering en de weg zijn niet aan de orde. Of de keermuur (deels) kan worden verlaagd bij een eventuele volgende herinrichting is nog onderwerp van studie.

Door aanleg van plantvakken op de IJsselkade wordt de muur aan de zijde van de Hollandsche IJssel ingepast tot een 45 cm hoge (zit)rand. Aan de stadszijde zal de keermuur nog zichtbaar blijven. De keermuur wordt gewaardeerd als waterkering, historische identiteitsdrager en ruimtelijk onderdeel van de verschillende sferen in het gebied. In het ontwerp maken we gebruik van de aanwezige hoogteverschillen: als onderdeel van een uitzichtpunt (bij de historishe volmolen) en als zitelement langs de IJsselkade.



Inrichting IJsselkade







Impressie IJsselkade

Toekomstmodules 2050

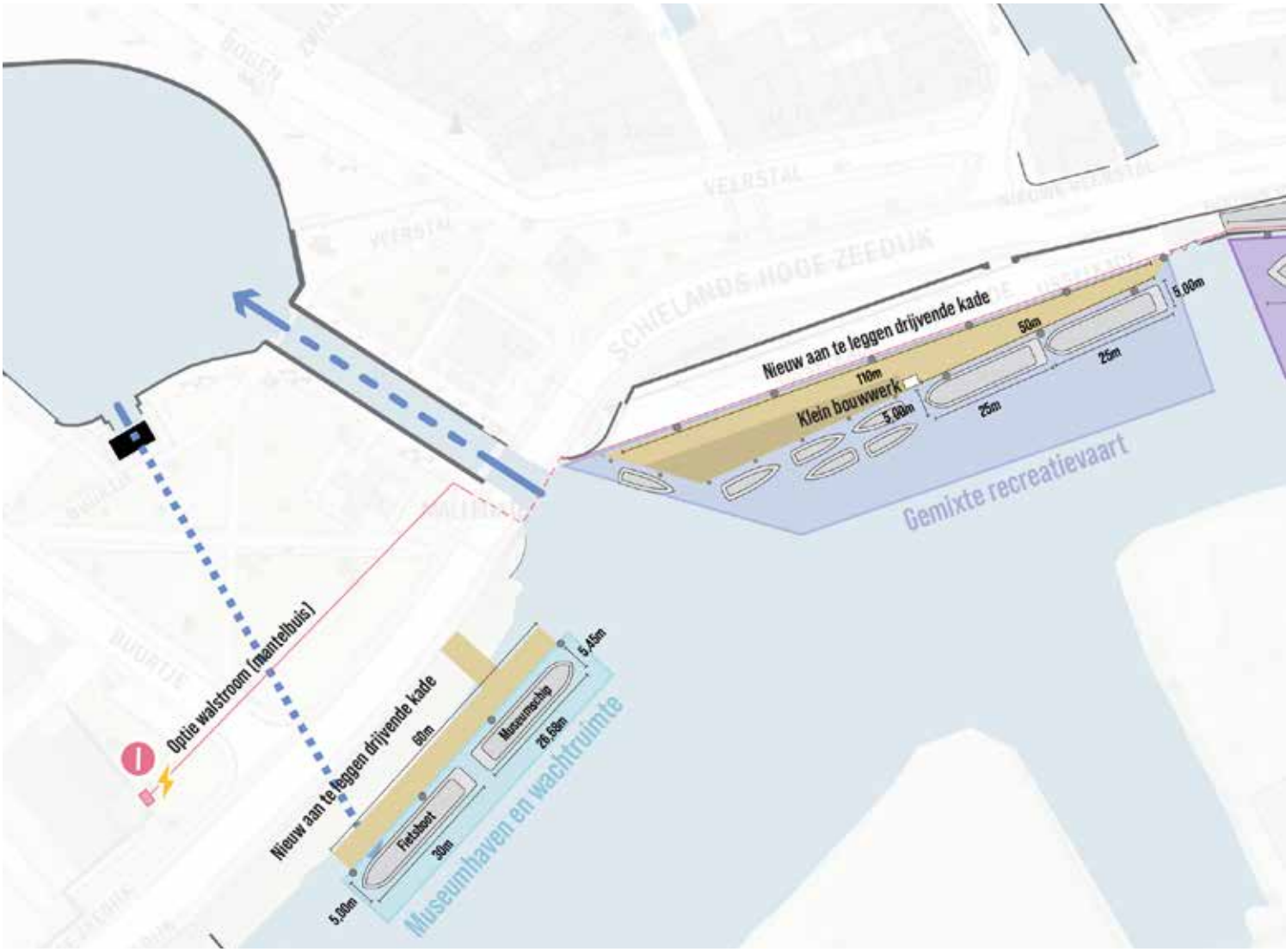
Module Aanmeervoorzieningen Cruiseschepen en walstroom

Behalve schepen voor de Museumhaven en passanten leggen ook passagiersschepen zoals riviercruises en fietsexcursieboten aan bij de IJsselkade. Deze vorm van toerisme is belangrijk voor de economie van Gouda. Bovendien brengt het leven aan de kade en dient het een maatschappelijk nut omdat ook vaak schepen van de Zonnebloem/Rode Kruis aanleggen.

Het gaat om ca 170 schepen per jaar die meestal één nacht blijven liggen; sporadisch blijven ze twee nachten. Het seizoen is van half maart tot eind oktober. Er liggen maximaal twee riviercruise schepen tegelijk (achter elkaar van 110 m) of vier kleinere schepen aan de IJsselkade. Aan de lage Veerstalkade ter hoogte van de molen is de rivierbreedte beperkter en kunnen maximaal drie kleinere schepen liggen. De lengte is boven 27 meter en de riviercruises meten circa 110 meter met een uitschieter van 115 m; de Henry Dunant van Zonnebloem. Dit is het maatgevende schip. Wanneer een riviercruiseschip aanlegt dan wordt het zicht op de rivier vanaf de Nieuwe Veerstal flink belemmerd. Noodzakelijk vanuit nautische veiligheid (havendienst) is een goed zicht op de Mallegatsluis vanuit de richting Rotterdam.

De huidige situatie is dat aan de hoge kant van de IJsselkade altijd twee boten achter elkaar liggen van 110 meter en dan aan de lage kade drie kleinere boten. Langs de recreatiesteiger bij de molen kunnen kleine plezierjachten aanleggen. Hier meert momenteel ook de pont naar GOUDasfalt aan.

Riviercruises en pleziervaart hebben meer voorzieningen nodig. De gemeente wil graag een walstroomvoorziening voor de cruiseschepen om een eind te maken aan geluidsoverlast en luchtverontreiniging van de aggregaten. Aan de IJsselkade is al een voorziening voor walstroom aangelegd voor kleinere charterschepen. Riviercruiseschepen hebben een aansluiting nodig met een hoger voltage en kunnen dus geen gebruik maken van deze walstroomvoorziening.



Gewenste verdeling aanlegplaatsen schepen

In het rapport van INFR pagina 12 staat: “Het huidige transformatorhuis aan Veerstal 7 heeft een transformator van 250kVA. Dit is niet groot genoeg om de walstroomkasten van 400 ampère te voeden”. Daarom heeft Stedin aangegeven dat er een apart trafohuis moet komen.

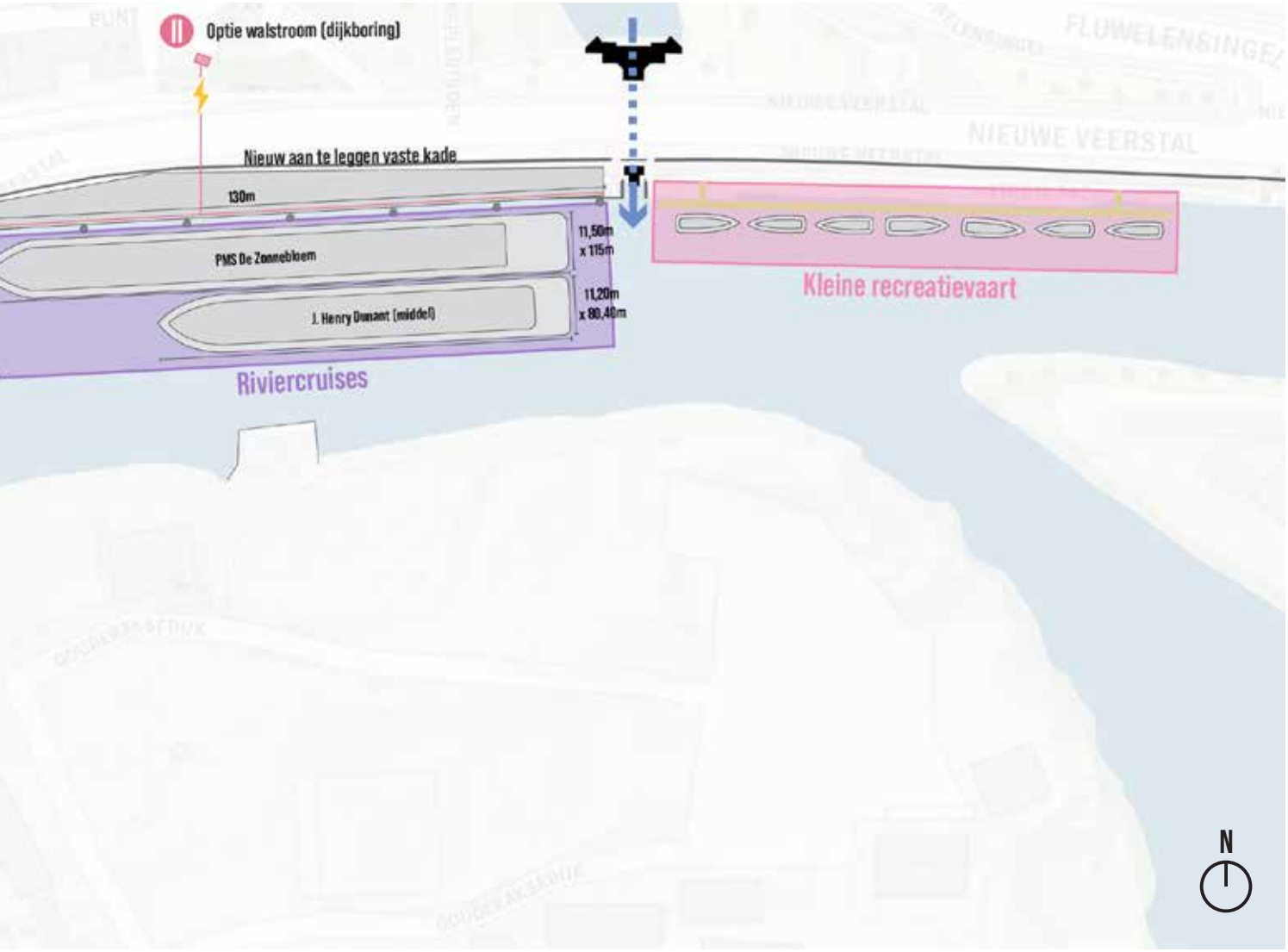
Voor een walstroomaansluiting van drie grote schepen aan de kade is de volgende voorziening nodig (Iv-Infra b.v. 17 maart 2025):

> Twee laadkasten op de kaderand
> Bekabeling naar één Trafohuis verbonden met ondergrondse kabels via mantelbuizen.
> Trafohuis (binnendijks) met aansluiting op het net, bijvoorbeeld een betonnen behuizing met een groendak, ca 8,6 m2; 2,65x3,3 m.

De komende jaren zullen de boten nog aanleggen aan de IJsselkade. In de toekomst wordt een aanmeerlocatie voorgesteld met walstroom ter hoogte van molen ‘t Slot. Hiervoor zal de functie van passantensteiger (pleziervaart) worden verplaatst naar een plek ten oosten van het Hanepraaijgemaal en naar de (te verlagen) IJsselkade. Hier is het immers mooi als er meer levendigheid met kleinere schepen is aan de kade. Het voorstel is om langs de (hoge) IJsselkade 50 meter vrij te houden voor twee-aan-twee aanleg van middelgrote schepen (ca 25/30 m) en de rest van de (te verlagen) kade voor pleziervaart. Nabij het tolhuis zal aan de IJsselkade een goede plek blijven voor het pontje naar de overkant GOUDasfalt.

De aanmeervoorziening van riviercruises bestaan uit meerpalen en een afloopvoorziening die kan meebewegen op het getij, of een vaste afloop waar de loopplank van de boot op aanlegt. Op de kant is een veilige en goede rolstoeltoegankelijke opstelplek en pad noodzakelijk. Daarnaast is verlichting en signing nodig.

De Olevaerskade zou verbeterd en verlengd moeten worden ten behoeve van wachtende schepen voor de Museumhaven. Ook komt hier de mogelijkheid om de fietsboot aan te leggen. Alle aanlegplekken vragen walstroom, de riviercruises een zwaarder vermogen. In de tekening van deze module zijn de ideale aanlegmogelijkheden getekend.



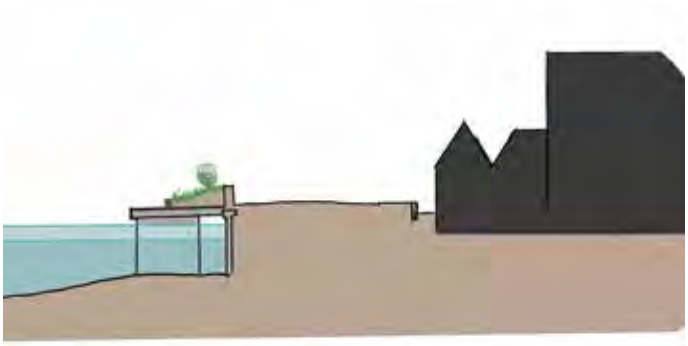
Toekomstmodules 2050

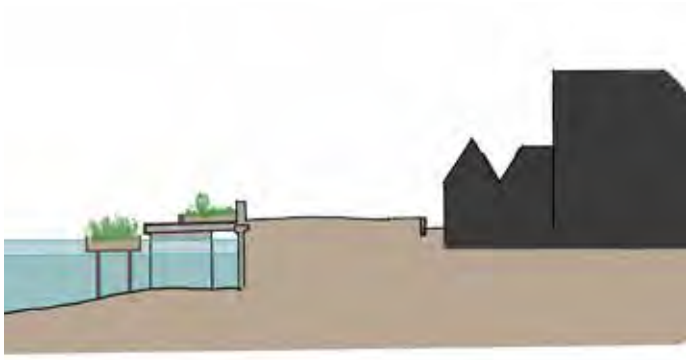
Module De IJsseloever uitbouwen als bestemming.

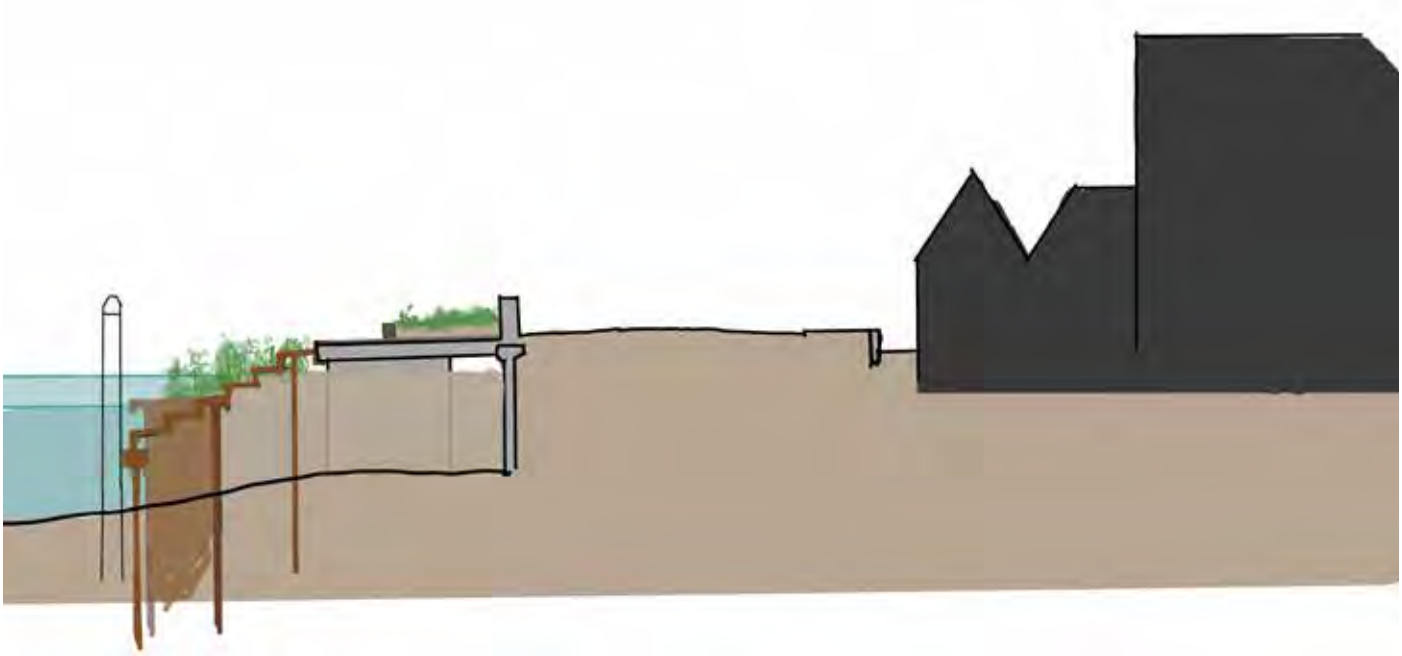
Op termijn zal de IJsselkade worden vergroot door een uitbreiding richting de Hollandsche IJssel. Deze uitbouw is deels hoog voor de aanleg van schepen en deels laag bij de waterlijn om dichter bij het water te kunnen komen en ook plezierjachten te kunnen aanleggen. Ook komen er bij voorkeur groenvakken met robuuste overstromingsbestendige beplantingen (denk aan dijk-grassen en oeverplanten zoals kattenstaart). Een getrapte-constructie maakt het getij goed zichtbaar. Getijdenverschillen worden zo nog beter te beleven.

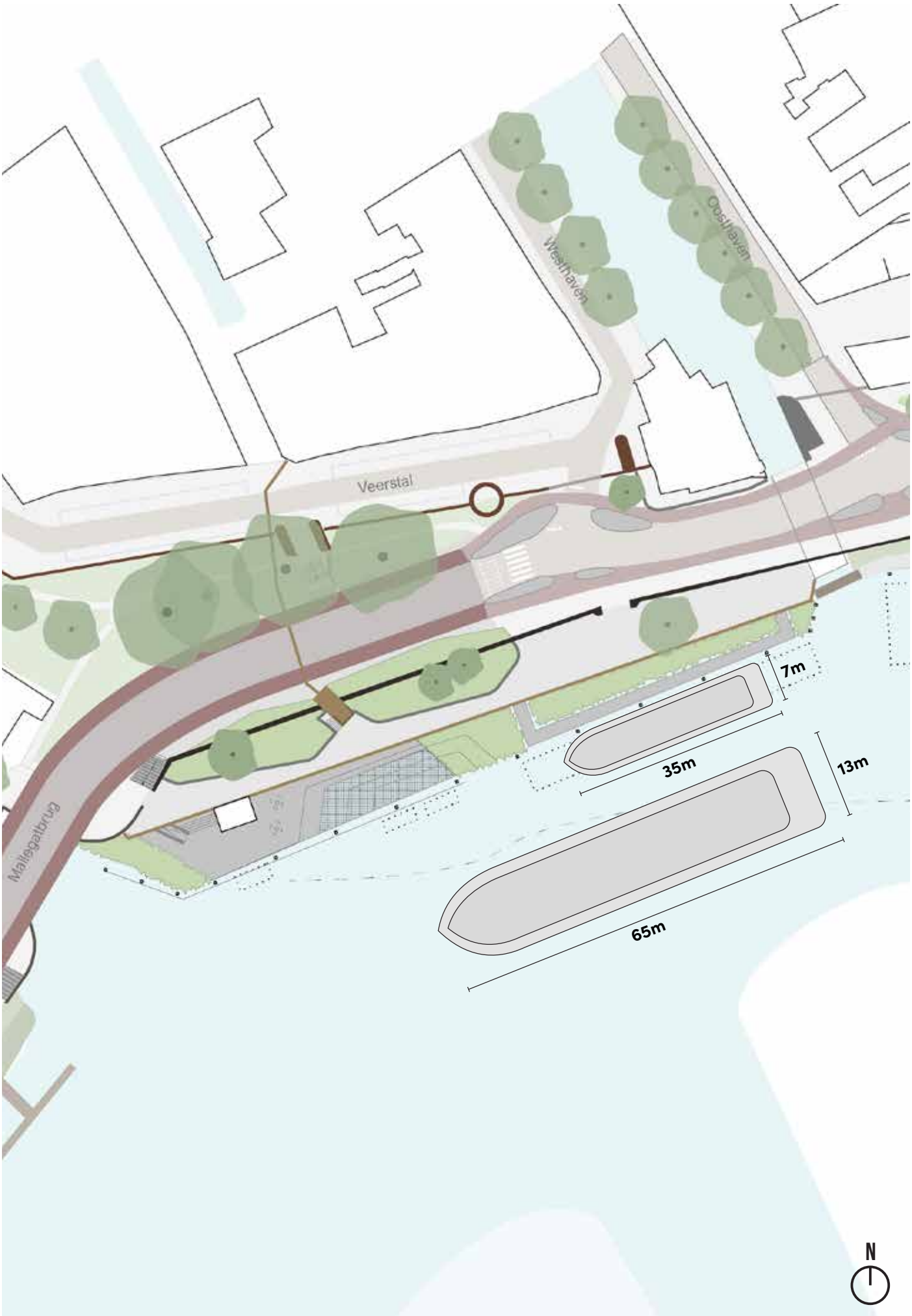
Mogelijk is deze uitbreiding een drijvende steigerconstructie, of gebouwd op palen of als vaste constructie tussen stalen damwanden. De IJsselkade zal naast het aanmeren ook meer het karakter van een verblijfsplek krijgen. De ruimtelijke inrichting dient gebruiksvriendelijk en veilig te zijn. Door een bekleding met duurzame (houten?) panelen wordt de donkere onderkant van de IJsselkade afgeschermd voor veiligheid en het zicht. De onderwaterconstructie wordt natuur-inclusief gebouwd (voor onderwaterleven). Verdere voorzieningen op een uitgebouwde IJsselkade zijn:

> Douche en toiletvoorziening recreatievaart
> Uitzichtpunt
> Lichte daghoreca zoals ijskraam of viskraam









Toekomstmodule uitbouw IJsselkade 2050

Toekomstmodules 2050

Module Vergroenen en cultuurhistorie zichtbaar maken

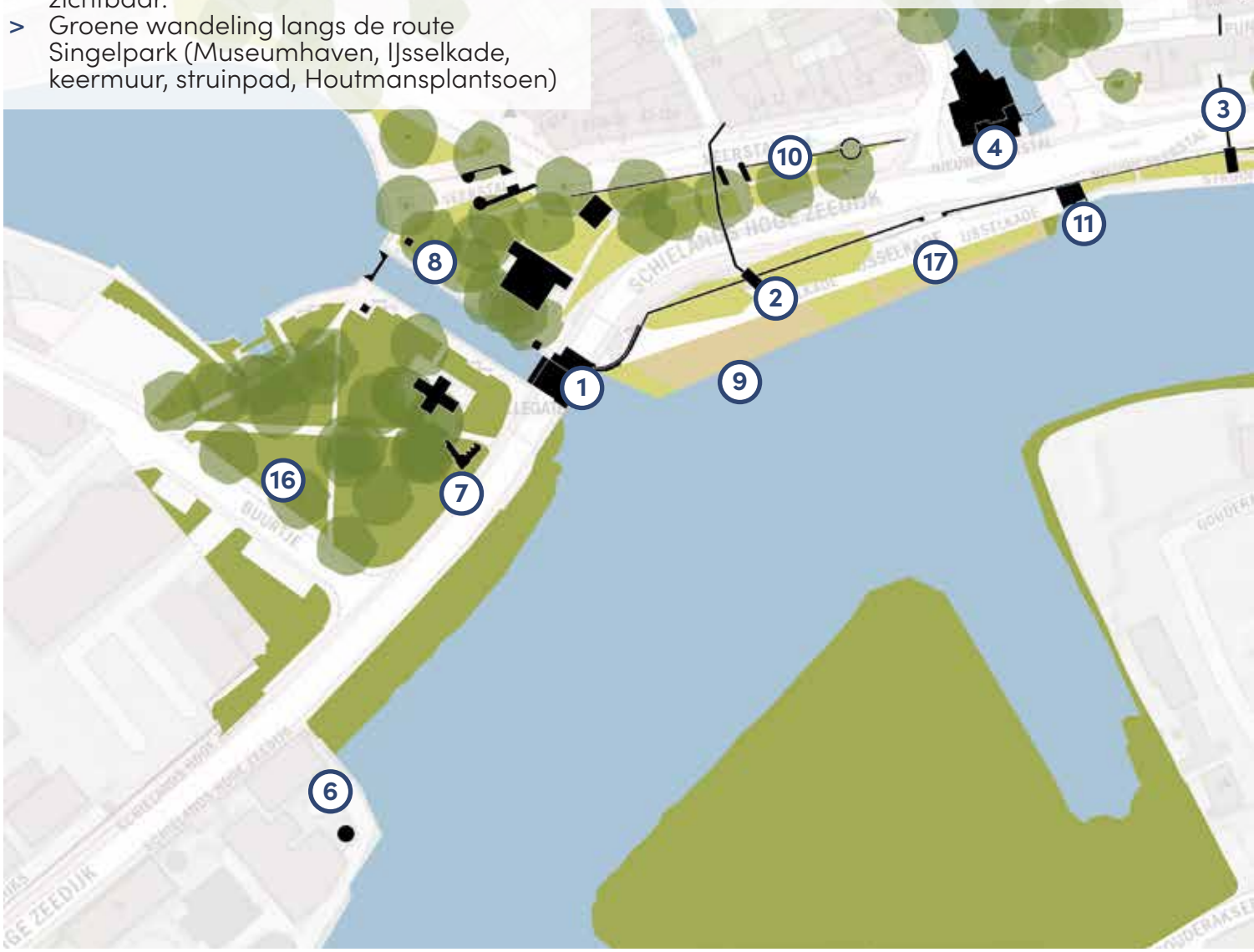
Het gebied van de Nieuwe Veerstal en omgeving krijgt meer ruimtelijke samenhang. Langs de wandelroutes wordt het verhaal verteld van eeuwen Goudse historie. Dat wordt gemarkeerd met subtiele ruimtelijke ingrepen en groen. Een greep uit de mogelijkheden, sommige gerealiseerd door enthousiaste stakeholders.

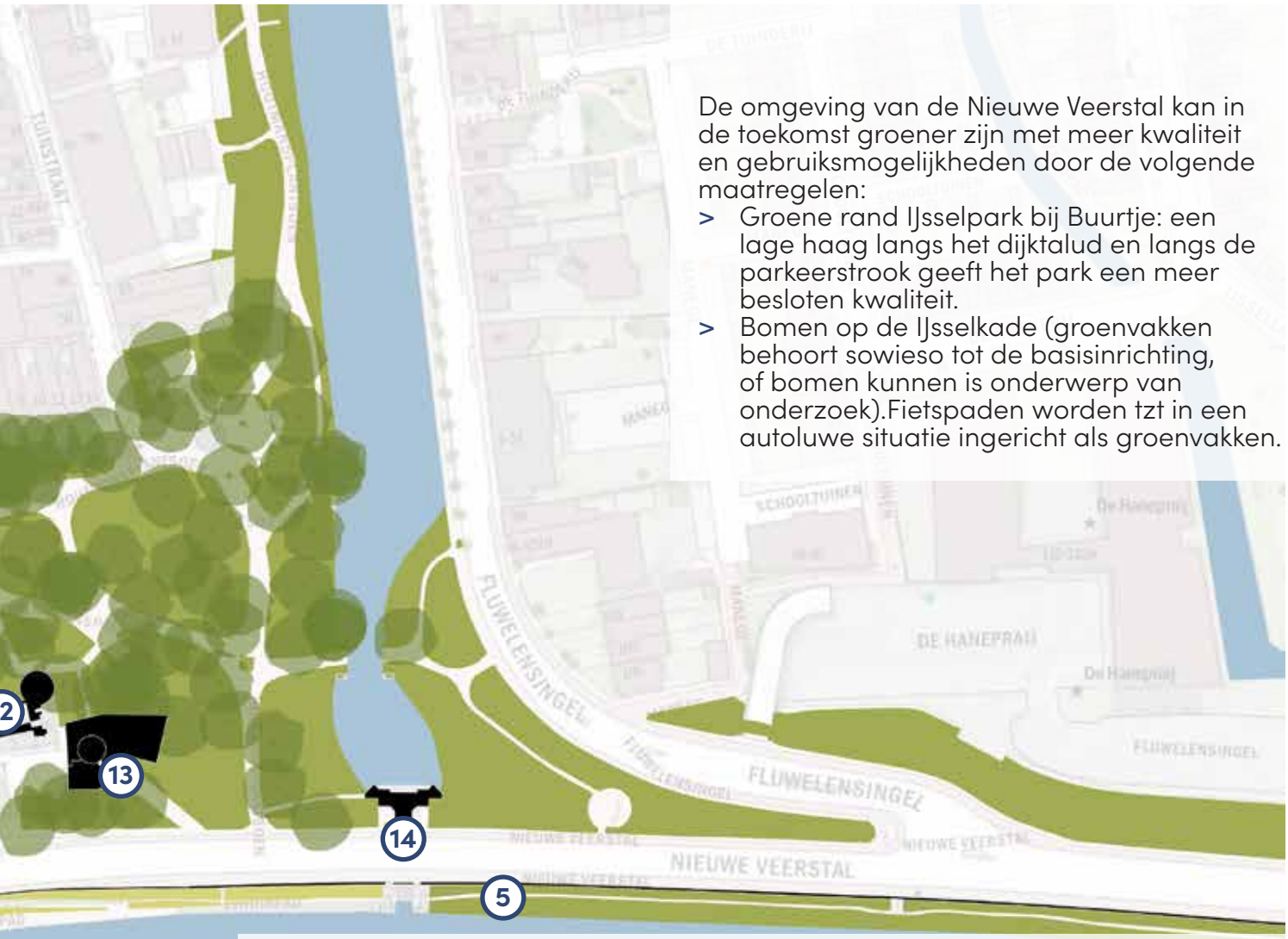
Wat al in de basisinrichting wordt meegenomen voor groen en cultuurhistorie:

- Betere onderdoorgangen bij de Mallegatsluis uit de 19e eeuw
- Vergroening en een plek op de IJsselkade met uitzicht over de rivier en het verhaal van de handelsstad
- Markering van de toevoerleidingen van de twee vroegere Volmolens
- Betere inrichting openbare ruimte rond het Tolhuis; de historische stadsmuur langs de (oude) Veerstal wordt verhoogd aangebracht (zitrandhoogte) en ook bij het Tolhuis wordt een stadspoort beter zichtbaar.
- Groene wandeling langs de route Singelpark (Museumhaven, IJsselkade, keermuur, struinpad, Houtmansplantsoen)

Wat cultuurhistorische mogelijkheden voor de toekomst zijn:

- Een publiek toegankelijk uitkijkpunt bij de monumentale 20e eeuwse schoorsteen bij Cargill
- Een verwijzing naar het vroegere bolwerk bij de voormalige 17e eeuwse Statensluis
- Herstel van een voormalig sluishuisje langs de Mallegatsluis
- Bestaande verwijzingen in de bestratingen naar de oude stadsmuur en poorten (oa Bogen, Peperstraat, Rotterdamse Poort en de poort onder het Tolhuis).
- Openen IJsselhavensluis
- Het verhaal van het Kasteel en de ondergrondse gewelven (entree bij De Punt)
- Meer recreatie bij Molen 't Slot en terugbrengen historische pakhuizen
- Het verhaal van het Hanepraaijgemaal
- GOUDasfalt: het verhaal van de aanlegplek, de industriële lopende band en sorteerinrichting





De omgeving van de Nieuwe Veerstal kan in de toekomst groener zijn met meer kwaliteit en gebruiksmogelijkheden door de volgende maatregelen:

> Groene rand IJsselpark bij Buurtje: een lage haag langs het dijktalud en langs de parkeerstrook geeft het park een meer besloten kwaliteit.

> Bomen op de IJsselkade (groenvakken behoort sowieso tot de basisinrichting, of bomen kunnen is onderwerp van onderzoek).Fietspaden worden tzt in een autoluwe situatie ingericht als groenvakken.

Basisinrichting:

1. Betere onderdoorgangen bij 19e eeuwse Mallegatsluis
2. Uitzichtplek op de IJsselkade en het verhaal van de handelsstad
3. Markering van de toevoerleidingen van de twee historische volmolens
4. Betere inrichting openbare ruimte rond het Tolhuis
5. Groene wandeling langs Singelpark (Museumhaven, IJsselkade, keermuur, struinpad, Houtsmansplantsoen)

Toekomstmodules:

6. Publiek toegankelijk uitkijkpunt bij Cargill (monumentale 20e eeuwse schoorsteen)
7. Verwijzing naar vroegere bolwerk (bij voormalige 17e eeuwse Statensluis)
8. Herstel voormalig sluishuisje langs Mallegatsluis
9. Mogelijkheid aanmeren pleziervaart en museumschepen bij IJsselkade
10. Verwijzingen naar oude stadsmuur en poorten (zichtbare bestrating, mogelijk delen muur als zitrand)
11. Openen IJsselhavensluis
12. Verhaal Kasteel van Gouda en ondergrondse gewelven (entree bij De Punt)
13. Molen 't Slot en terugbrengen historische pakhuizen
14. Verhaal van het Hanepraaijgemaal
15. Verhaal van Goudasfalt (aanlegplek, industriële lopende band en sorteerinrichting)

Vergroening:

16. Groene rand IJsselpark (een lage haag langs dijktalud en parkeerplaats geeft een meer besloten kwaliteit)
17. Bomen op de IJsselkade (groenvakken vallen onder basisinrichting, onderzoek nodig voor bomen)

Toekomstmodules 2050

Module Horecafunctie molen 't Slot

Molen 't Slot is net als het Houtmansplantsoen en het molenaarshuis een rijksmonument en beeldbepalend voor het stadsgezicht van Gouda aan de Hollandsche IJssel.

***'t Slot** is een korenmolen gelegen aan de Punt 17 in Gouda. De molen is in 1832 gebouwd als vervanging van een eerdere achtkante stellingmolen die in 1831 door brand werd verwoest. Het is de derde molen op de plaats waar het kasteel van de Heeren van Ter Gouw ooit stond. De eerste molen op die plaats dateerde van 1582. Sinds 1962 is de gemeente Gouda eigenaar van de molen. Van 2003 tot 2005 is 't Slot gerestaureerd.*
bron: Cultuurhistorische Analyse IJsseldijk te Gouda

De molen en de aanpalende woning liggen aan de Nieuwe Veerstal en het Houtmansplantsoen, maar de plek is momenteel lastig te bereiken. Bij de herinrichting richting de toekomst is de mogelijkheid om een meer aantrekkelijke plek te creëren. Het zou een pleisterplaats met horeca en een terras met zicht op de Hollandsche IJssel kunnen zijn langs de fietsroute. In de inrichting van de tussenvariant wordt al rekening gehouden met een oversteek van de Nieuwe Veerstal van struinpad naar Houtmansplantsoen en molen.

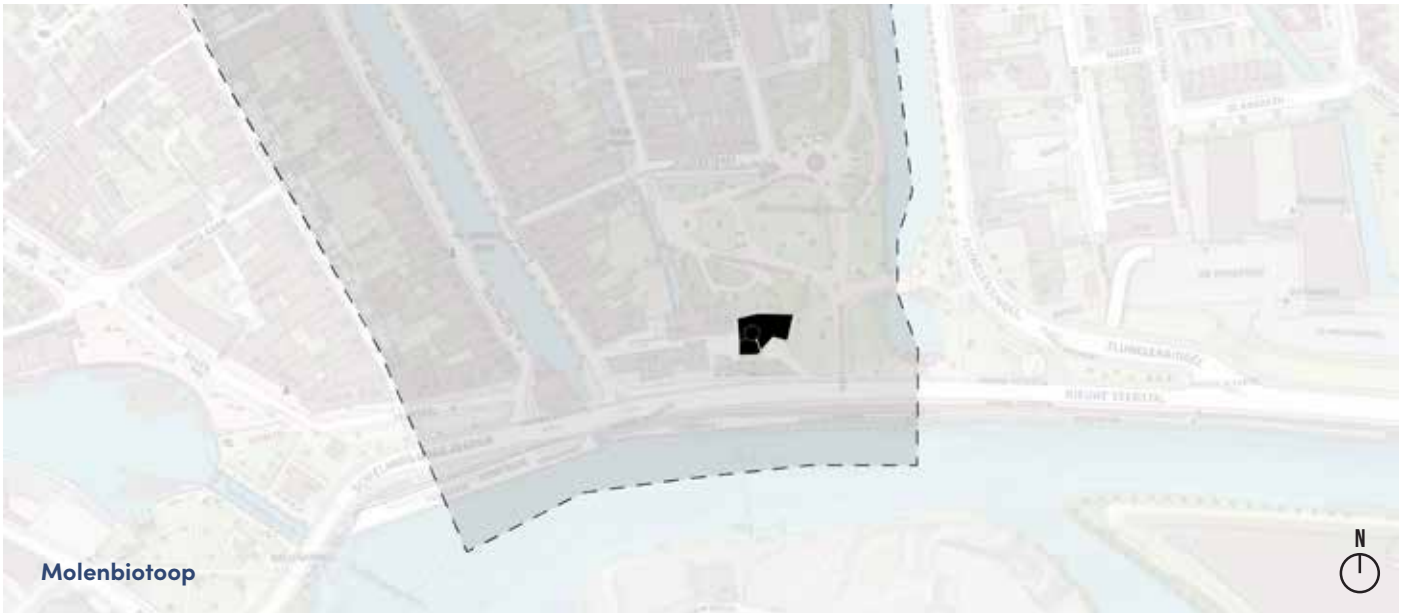
Bij de toekomstige ontwikkeling van deze plek is er ook een kans om oude pakhuizen die bij de molen hoorden te herbouwen. Deze mogelijkheid staat nog in het bestemmingsplan/Omgevingsplan.

Nabij de molen liggen ook de woningen bij De Punt waar de historische Grote Volmolen was. Hier is ook een entree tot onderaardse gangen en gewelven die hoorden bij het kasteel.

In dit Toekomstbeeld Nieuwe Veerstal past een verdere recreatieve en culturele ontwikkeling van deze bijzondere plek bij 't Slot en de Volmolen aan het monumentale Houtmansplantsoen en de Veerstal.



Molen 't Slot aan de Nieuwe Veerstal



Molenbiotoop



Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (1964)

Toekomstmodules 2050

Module Brug binnenstad GOUDasfalt

GOUDasfalt is een bijzondere en gewaardeerde 'rafelrand van de stad' met een industrieel verleden. Dit gebied wordt momenteel als levendige stadsoever druk benut door de Gouwenaars, van schoolklassen die er sporten, muzikanten, kunstenaars en recreanten tot bezoekers van de kleinschalige evenementen.

Door een oeververbinding tussen binnenstad en GOUDasfalt wordt dit gebied meer als onderdeel van de stad bereikbaar voor iedereen en wordt de Hollandsche IJssel een meer centraal waterplein. In de toekomst kan de veerpont worden opgewaardeerd tot een vaste of flexibele verbinding voor fietsers en wandelaars, rekening houdend met de beroepsvaart. Een brug moet altijd doorvaarbaar zijn. Het lange termijn toekomstbeeld is daarom een vaste langzaamverkeerbrug (voetganger en fiets) die gedeeltelijk draaibaar is of ophaalbaar ten behoeve van de scheepvaart. De mogelijkheid voor een fysieke verbinding met GOUDDasfalt wordt geïntegreerd in het toekomstontwerp van de tussenvariant zodat het als toekomstmodule niet onmogelijk wordt gemaakt.



Referentiebeeld: brug over de Vliet bij Rijswijk



GOUDasfalt aan de IJssel



Bron: Goudasfalt

Toekomstmodules 2050

Module IJsselhavensluis weer open

Een langgekoesterde wens bij veel Gouwenaars is om de Havensluis die in 1954 met een duikersluis werd afgesloten weer te openen en rondvaarten mogelijk te maken.

Het terugbrengen van een schutsluis is een forse ingreep. Hiervoor zou een kleine schutsluis nodig zijn van ca 30 meter lengte. Met een ophaalbrug kan deze sluis op elk gewenst moment bruikbaar zijn. Met een vaste brug is de hoogte uiteraard bepalend voor de doorvaarbaarheid afhankelijk van het getij. Het ontwerp voor de IJsselhavensluis moet te zijner tijd worden gemaakt. Op basis van nu bekende informatie en een schetsontwerp van Hoogheemraadschap Rijnland uit 2018 is de havensluis voor een bepaalde periode van de dag, bij een gemiddeld peil +0,2 NAP, doorvaarbaar met een boothoogte van maximaal 1,2 meter.

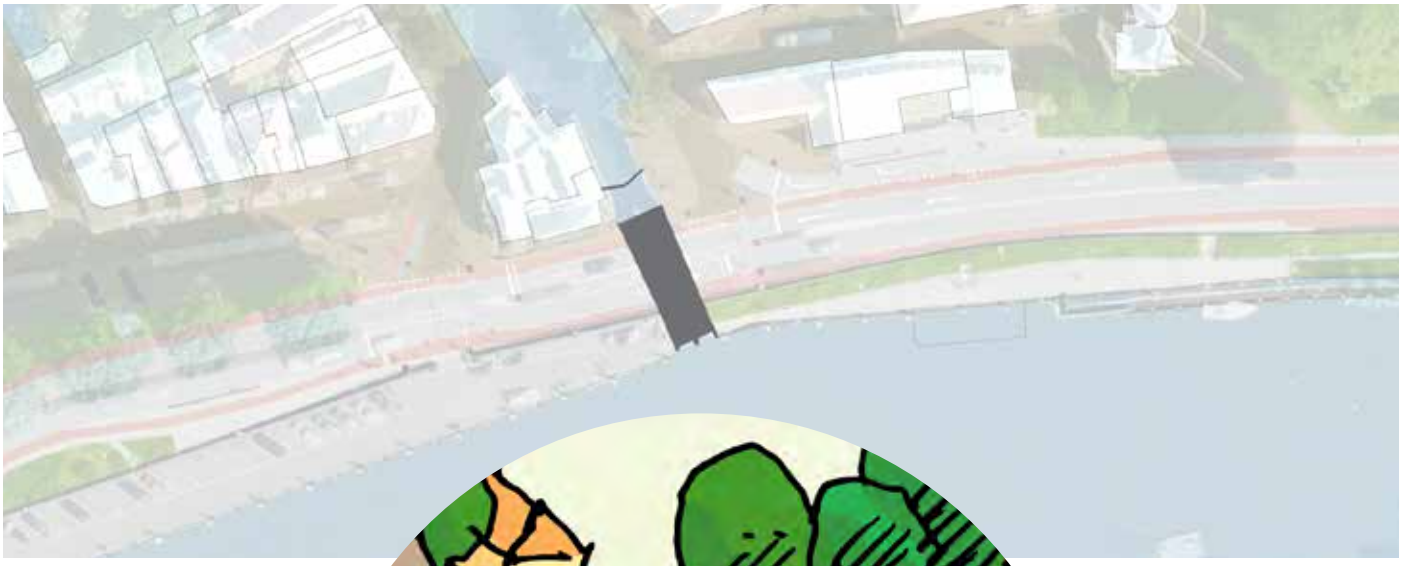
In de gemeentelijke Omgevingsvisie wordt hierover het volgende meegegeven: “Waar mogelijk stimuleren we de doorvaarbaarheid van de binnenstad (zie § 5.1). Wat betreft de opening van de havensluis staat de gemeente op het standpunt dat substantiële private financiering en een gevalideerde businesscase noodzakelijk zijn als eerste stappen om het gesprek hierover aan te gaan.

Rijnland heeft in 2018 onderzocht of het mogelijk is om een schutsluis te maken op de fundatie van de bestaande duiker. Dat zou technisch mogelijk zijn en met het prijspeil van toen circa 6 miljoen euro kosten. Dit is exclusief het geschikt maken van kademuren, kelders en aanlegvoorzieningen in Oosthaven.

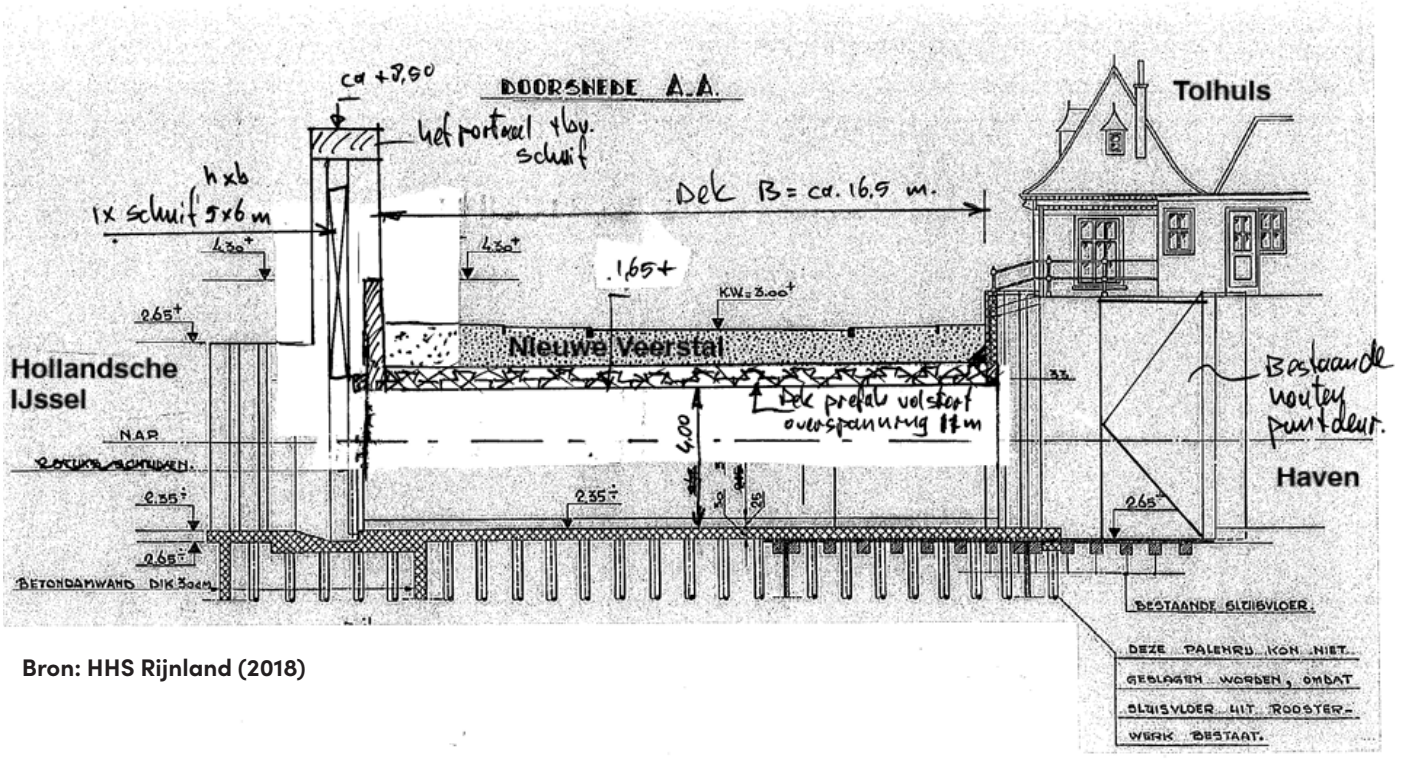
In dit Toekomstbeeld wordt het openen van de sluis voor de rondvaartboot en pleziervaart niet onmogelijk gemaakt. De weg wordt daarom al iets verhoogd en haaks gelegd over de ligging van de oude sluis. Kabels en leidingen moeten hier op voorhand in mantelbuizen worden gelegd.



Huidige dichtgezette Havensluis







Bron: HHS Rijnland (2018)

Toekomstmodules 2050

Module Nieuwe Veerstal autoluw inrichten

Wanneer in de toekomst (circa 2050) de verkeerintensiteit voldoende laag is, kan de Nieuwe Veerstal met eenvoudige ingrepen worden heringericht naar een autoluwe situatie. Het voorliggende Toekomstbeeld met het ontwerp van de basisinrichting houdt hier al rekening mee.

Voor een autoluwe situatie worden de beide fietspaden ter weerszijden van de weg in de toekomst opgeheven. Fietsers en automobilisten delen vanaf dat moment de rijbaan. Verkeerslichten zijn niet nodig.

De fietspaden worden dan heringericht tot comfortabele trottoirs en/of groenstroken. Ook het wegprofiel van de Mallegatbrug wordt op dat moment heringedeeld met eigen ruimte voor de voetganger.

Grenzen

- Plangrens basisinrichting Nieuwe Veerstal
- Grens van groot onderhoud plan

Verhardingen

VA1	Rijweg aansluiting (fluwelensingel en buurtje): grijs asfalt
VA2 + VN4	Fietspaden: rood asfalt, verhoging met rijweg opvangen met Belgisch hardstenen band
VG4	Rijweg in het plangebied: gebakken klinkers
VG3	Voetpaden langs de weg: gebakken klinkers
VH1	Voetpaden in het park: gebonden halfverharding
VG6	Zebrapad en witte plateau belijning: Witte markeringssteen
VG5	Voetpad bij Mallegatbrug: gebakken klinkers, aansluiten huidig materiaal



Schetsontwerp autoluw zonder modules

Rondom het Tolhuis

VN2+3 Eilanden: Portugese granietkeien met hardstenen opsluitband

VG1 Rijweg: gebakken klinkers volgens LIOR binnenstad

VG2 + VN1 Fietspad: gebakken klinkers afwijkend, met opsluiting van portugese granietekeien

VN6 IJsselhavensluis markering: Zweedse granietkeien, grof behakt

IJsselkade

VN8 Bestrating op de kade: Zweedse granietkeien, door midden gezaagd, grove zijde bovenop

VN7 Bestrating op de kade: Zweedse granietkeien, door midden gezaagd, gezaagde zijde bovenop

CB1 Groenvak op kade: rand van betonnen zitranden (Solids en Seats)

OB1 + H1 Groenvak op kade: vaste planten en heesters

CS3 Opsluiting: constructie van cortenstaal t.b.v. opnieuw straten kade

IE3 Silo als boombak: uitgraven constructie silo, boomgranulaat, afsluiten met cortenstalen boomspiegel

Overige

VN5 Belijning van oude stadsmuur, met kloostermoppen in bestrating verwerkt

CN5 Verhoogd muurtje op zithoogte van oude stadsmuur, met kloostermoppen

Waterkering muur: behouden bestaand

CS1 Uitzichtpunt: Cortenstalen constructie

CS1 Uitzichtpunt: Cortenstalen ballustrade

CN1 Trappartij: portugese granietkei, rondom behakt

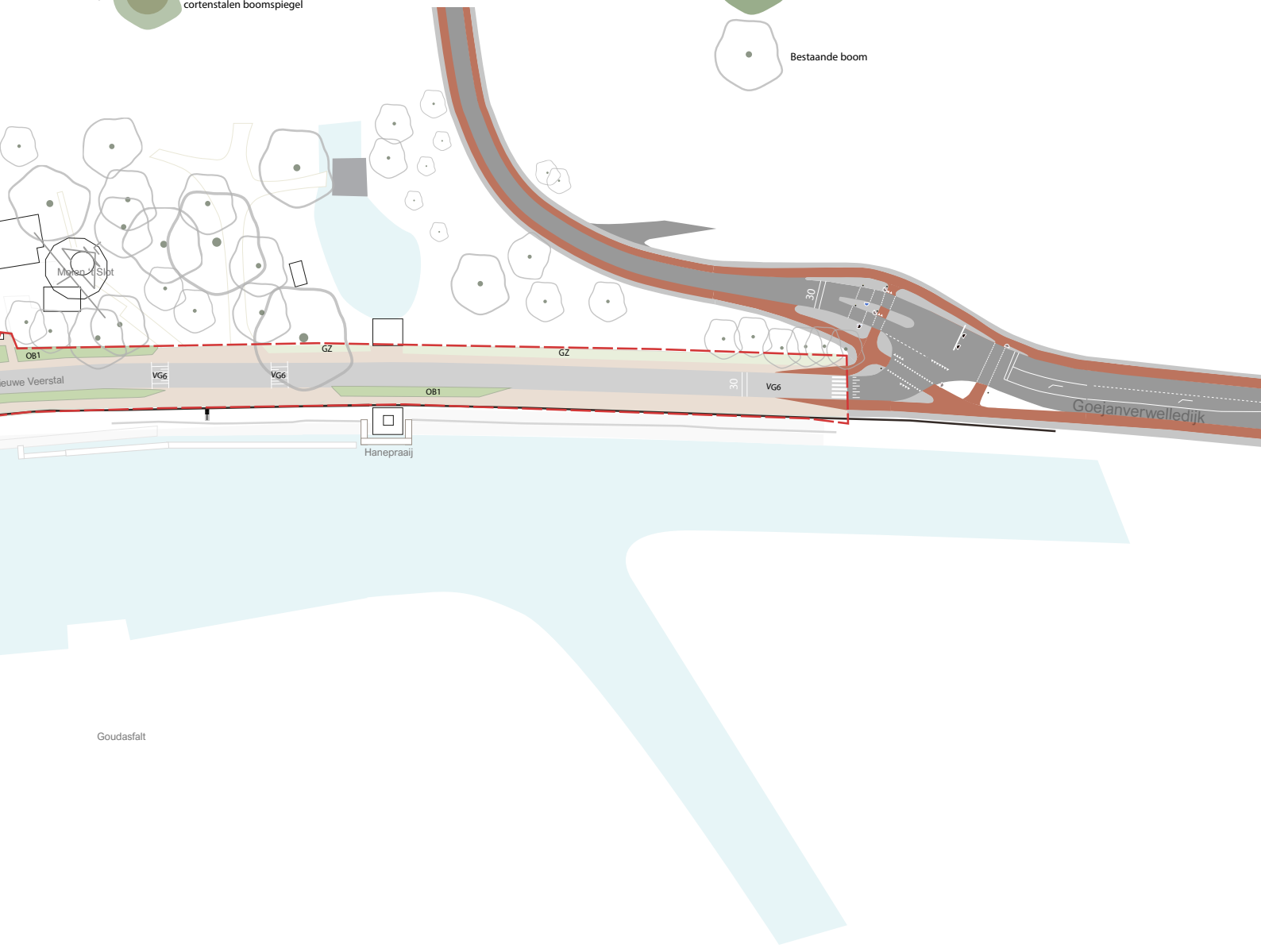
CS4 Bruggetje bij IJsselhavensluis: gegalvaniseerd staal

Groen

GZ Gras met beheer zoals in IJsselpark en Houtmansplantsoen

B1 Nieuwe boom, boomgranulaat en ondergrondse voorziening

Bestaande boom



Noord

10 m 20 m



5 Verantwoording ontwerpend onderzoek

Ontwerpproces

Voor een toekomstbestendige inrichting en het voorkomen van desinvesteringen is inzicht nodig hoe het verkeer en het gebruik van het gebied met elkaar samenhangen. Hiervoor heeft de gemeente ondersteund door de ruimtelijke ontwerpbureaus BVR en Trafique een reeks gesprekken gevoerd met de betrokken partijen: inwoners, bedrijven, wijk- en belangenorganisaties en initiatieven, mede-overheden en experts.

BVR en Trafique hebben met bijdragen van bureau ipv delft (ontwerp Mallegatbrug) en Goudappel (verkeerskunde) op basis van deze input een ontwerpverkenning uitgevoerd over wat wel en niet kan en hoe zaken onderling samenhangen. Hiervoor zijn op basis van alle inbreng drie schetsmodellen met mogelijke toekomsten van de Nieuwe Veerstal opgesteld.

De drie modellen in het kort:

A. **IJsselsprong:** de IJssel wordt in dit model centraal gesteld, beide oevers richten zich op een actief gebruik van het water, drukte gaat van de Veerstal af en meer naar het zuiden

B. **Waterfront:** De Binnenstad eindigt in dit model aan de Nieuwe Veerstal: een levendige promenade met reuring aan de IJssel

C. **Industriekade:** de geschiedenis wordt in dit model gevierd met mooie en stoere plekken en uitzichtpunten op het handelsverleden

Het ontwerpteam werkte volgens de drieslag: ophalen-verwerken-terugleggen. Via het terugkerende gesprek over de modellen en schetsen is 'getest' waar de accenten moeten liggen in het op te stellen Toekomstbeeld.

Er zijn circa 10 losse gesprekken met mede-overheden, wijk- en belangenorganisaties en bedrijven gevoerd en drie informatieavonden gehouden voor bedrijven en direct omwonenden. Hierbij is steeds een tussenstand getoond en konden deelnemers vragen stellen, reageren en ideeën aandragen.

Op verzoek van de gemeenteraad zijn drie toekomstmodules voor de oplevering van het toekomstbeeld nader uitgewerkt tot 'projectdefinitie': alternatieve aanmeerlocatie riviercruises, vergroening, IJsselkade verder uitbouwen en historie zichtbaar maken. Op basis van de reacties van inwoners, bedrijven en beleidsexperts van de Gemeente is een voorkeursrichting en het definitieve Toekomstbeeld bepaald.

Wat zeggen de betrokken inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties?

De volgende partijen zijn actief betrokken bij het ontwerpproces in gesprekken en informatieavonden:

> Wijkteam Korte Akkeren
> Stichting Beheer en behoud van het IJsselhuis & Stichting Vrienden van het IJsselhuis
> Gouds Watergilde
> Initiatiefgroep Raambuurt
> Gouda Sterk aan de IJssel
> Samenwerking Binnenstadondernemers Gouda (SBG) & Gouda Onderneemt (GO)
> Aangrenzende bedrijven Cargill en Compaxo, Stubbe Logistiek
> Platform binnenstad en haar randen
> Museumhaven, schippers, Havendienst
> Archeologische Vereniging Golda
> Filmhuis Gouda
> Hoogheemraadschap van Rijnland
> GOUDasfalt

De schetsmodellen laten zien dat er vanuit verschillende perspectieven kan worden gekeken naar de Nieuwe Veerstal. Elk model legt andere accenten en levert een andere vormgeving op van weg en omgeving.

Veel wensen en ideeën die zijn meegegeven door de betrokken partijen stemmen met elkaar overeen, zoals een groenere inrichting of de 30 km/u inrichting. Er zijn ook elementen die verschillend kunnen worden uitgewerkt. Sommige ideeën zijn niet te realiseren binnen de scope van dit project. Zie de bijlage met een overzicht van alle ideeën en suggesties.

Een verlangen dat we bij veel partijen proeven is om de historie (cultuurhistorie en industrieel verleden) meer zichtbaar maken en te programmeren voor een levendiger gebruik - maar niet teveel drukte. Kritische noten waren er uiteraard ook. Die gingen over het opheffen van parkeerplekken op de IJsselkade, het verdwijnen van de opslagruimtes onder het brugdek. De volgende hoofdzaken zijn door deze groepen aangedragen als belangrijke aandachtspunten:

- Betrekken inwoners en stakeholders
- Balans zoeken: betere verkeersveiligheid en bereikbaarheid - meer verblijfskwaliteit
- Goede doorstroming en geschikt voor alle soorten verkeer
- Parkeervoorzieningen staan onder druk, biedt als gemeente compenserende plekken
- Het versterken van de drie stadspoorten: het Buurtje, Tolhuis, Molen/Hanepraaij
- Het zichtbaar maken van de Oude Statensluis en het bolwerk in het IJsselpark
- Het maken van uitkijkpunten over de IJssel met zicht op het cultuurhistorische verleden zoals de kraan bij GOUDasfalt of de schoorsteen bij Cargill
- Het programmeren van het Stedin-gebouw met lichte horeca
- Het beter bereikbaar en sociaal veiliger maken van Hanepraaij gemaal
- Het maken van sanitaire voorzieningen voor de recreatievaart
- Synergie zoeken met ontwikkelingen op GOUDasfalt
- Het aanpakken van wateroverlast bij de Punt, Oost- en Westhaven (nog nader te onderzoeken hoe)
- Het completeren van rondje Singelpark (verbinding IJsselpark – Houtmansplantsoen via het Struinpad)
- De kans pakken om hier een paar dingen echt voor elkaar te krijgen zoals het verlagen van de keermuur of ophogen van de weg, de aanplant van bomen, een drijvende steiger voor de hoge IJsselkade, walstroom en betere voorzieningen voor de schepen.

Van de gesprekken en info avonden is verslag gemaakt. Dit is beschikbaar bij de gemeente.

Bijlage 1: Achtergronden VCP

Bereikbaar Gouda

De Gemeente Gouda werkt aan een betere leefbaarheid voor de inwoners. Via het Verkeerscirculatieplan wordt meer ruimte gegeven aan voetgangers en fietsers en een betere bereikbaarheid vanuit en naar de binnenstad van Gouda. Dat staat in het Verkeercirculatieplan (VCP) uit 2022. Een betere bereikbaarheid zorgt ervoor dat verkeer makkelijker de (binnen)stad in en uit kan rijden. Zo ontstaat er minder file en dat helpt de leefbaarheid in de stad te verbeteren. Gouda wordt aantrekkelijker om te wonen, werken en te bezoeken. Door het VCP worden delen van het netwerk uit het doorgaande systeem gehaald waardoor er minder verkeer zal komen. Dat biedt kansen om deze wegen her in te richten, de oversteekbaarheid te verbeteren en meer een verblijfsfunctie te geven

Verkeersonderzoek Nieuwe Veerstal

De gemeente houdt bij de realisatie van het VCP een volgorde aan, niet alles kan tegelijk en in één keer. Pas wanneer de wegen langs de singels zijn heringericht tot 30 km/u en de alternatieve routes voor doorstroming zoals de Zuidwestelijke Randweg adequaat zijn gemaakt, pas dan kan het aantal auto's op de Nieuwe Veerstal verminderen en kan deze weg definitief worden heringericht.

In 2022 is als onderzoek een proef gedaan met een autoluwe Veerstal. 4 weken lang is de Nieuwe Veerstal afgesloten met tijdelijke verkeersmaatregelen met uitzondering van het bestemmingsverkeer. Op de Veerstal reed 80% minder verkeer, maar elders (onder andere de Kleiweg) ontstonden wel knelpunten.

De proef geeft een indicatie wat autoluw betekent, maar laat ook zien dat nog niet aan de randvoorwaarden wordt voldaan om autoluw te kunnen worden. Een autoluwe Nieuwe Veerstal blijkt (alleen) mogelijk onder bepaalde randvoorwaarden: herinrichting van de singels, reconstructie van het Kleiwegplein (Kattensingel afsluiten), en opwaarderen van kruisingen Zuidwestelijke Randweg (N207) (Evaluatie Pilot autoluwe Nieuwe Veerstal, Goudappel/Gemeente Gouda aug 2022).

Herinrichtingen van de openbare ruimte zijn kostbaar, en worden vaak eens in de 20 tot 40 jaar uitgevoerd. Het advies uit de evaluatie van de pilot is om de Nieuwe Veerstal in te richten voor een tussenfase, waarbij geen kapitaalvernietiging optreedt. Hiervoor heeft het advies van Goudappel een aantal bouwstenen zoals het instellen van 30 km/u, herinrichting van de rijbaan, doseerlichten en een inrichting van de kade als wandel-/ verblijfsgebied. De urgentie om de Nieuwe Veerstal te herinrichten wordt steeds meer gevoeld: de wegfundering is dringend aan vervanging toe en de Mallegatbrug nadert einde levensduur en zal moeten worden vervangen. Tenslotte gebeuren er nog steeds ongelukken wegens te hard rijden en is de matige verblijfskwaliteit al jaren een doorn in het oog.

In opdracht van de raad is daarom nader onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een herinrichting van de Nieuwe Veerstal met inzet van de door Goudappel voorgestelde bouwstenen, zonder autoluw regime, die wel bijdraagt aan een betere verblijfskwaliteit. Zo ook de mogelijkheid om de Nieuwe Veerstal al in 2030 autoluw te maken. Uit onderzoek "Mogelijkheden herinrichting Nieuwe Veerstal" (2023) bleek dat de kansen voor een herinrichting Nieuwe Veerstal er zijn, en dat de ambitie om Nieuwe Veerstal autoluw te maken in 2030 niet onhaalbaar zijn (Bron: Goudappel, Mogelijkheden herinrichting Nieuwe Veerstal, mei 2023).

Bijlage 2: Overzicht ingebrachte ideeën door betrokkenen

Zie onderstaande tabel

Aangedragen suggesties in participatierondes *Versie 25 jul 2025*	*Verwerkt in Toekomstbeeld? (Ja, nee, in onderzoek)*		*Opmerking*
Vaak genoemd	**Tussenvariant**	**Toekomstbeeld 2050**	
Afstemmen fasering Nieuwe Veerstal op voortgang VCP, 30 km/u op Nieuwe Veerstal is mogelijk als alternatieven goed functioneren	ja	ja	Stappen VCP in acht nemen voordat 30 km/u of autoluw kan worden ingesteld
Maak een plan voor de Veerstal en benoem de stappen en randvoorwaarden	ja	ja	
Faseerbaarheid en aansluiting contextuele projecten Nieuwe Veerstal	ja	ja	
IJsselkade geen reuring, maar rust en verblijfskwaliteit	Ja/nee	Ja/nee	Het gebied wordt aantrekkelijker voor rustige wandeling en uitzichtplekken en dus iets drukker
Introduceren uitzichtpunt en podium IJsselfront	ja		
Positionering van het palet Goudse binnenstad-activering Hollandse IJssel-Goudasfalt	ja	ja	Goudasfalt hoort steeds meer bij Goudse binnenstad met IJssel als levendig waterplein
Zachte groen-blauwe uitstraling, koppeling met water versterken	ja	ja	
Parkeeroplossing voor IJsselkadeparkeren bij Cargill/Olevaerskade/ Buurtje	nee	in onderzoek	Het gebruik van parkeerplaatsen wordt de komende jaren gemonitord en afhankelijk van de uitkomst daarvan wordt mogelijk een deel van de op te heffen parkeerplaatsen na uitvoering van het project als tussenvariant elders gecompenseerd.
Nieuwe Veerstal moet voor auto toegang bieden naar de binnenstad	ja	ja	Toegang verbeterd door instellen twee richtingen bij Westhaven
Ruimte houden voor mogelijkheden op Goudasfalt	ja	ja	





Betrekken inwoners en stakeholders			
Goed communiceren met bedrijven, platforms, inwoners (Korte Akkeren), Goudasfalt en Goudologen, schippers over planvorming, samenhang lopende trajecten en bij realisatie over oplossingen/alternatieven	ja	ja	In dit project zijn 3 brede informatieavonden en 15 + gespreksrondes georganiseerd
Balans zoeken			
Inspelen op benoemde zorgen (watersituatie, overlast, verkeersveiligheid)	In onderzoek		
Goede afweging van verschillen in belangen van betrokken partijen	ja		
Verkeersveiligheid verbeteren	ja		
Balans zoeken tussen verkeersfunctie en verblijfsfunctie	ja	ja	
Betere verkeersveiligheid en bereikbaarheid			
30 km/u instellen met behoud capaciteit en doorstroming	ja		
Autoluw instellen (fietser op rijbaan)	nee	ja	
Geef alternatieve routes aan	ja		Randweg optimaal benutten
Oversteek verbeteren bij Museumhavensluis, Tolhuis en Houtmansplantsoen	ja		
Plaatsen verkeerslichten bij tolhuis in verband met verkeersveiligheid	In onderzoek		
Veilige en functionerende keermogelijkheid bij het Buurtje en de Rotterdamseweg	ja		Project ‘keerlus’
Meer ruimte voor fietser en voetganger, aansluiten op binnenstad, oversteken	ja	ja	
Verkeerslichten slimmer afstellen	In onderzoek		





Bereikbaarheid Cargill tijdens realisatiefase bij het Buurtje	ja		keerlus
Verplaatsen busstop	ja		Bushalte komt te vervallen (nauwelijks in en uitstappers)
Walstroom = minder overlast	In onderzoek	ja	
Toegankelijkheid rolstoelgebruikers/minder validen	ja		IJsselkade blijft toegankelijk via coupure
Turborotonde in ZW randweg	nee		Buiten scope
Uitrit bewoners de Punt naar Nieuwe Veerstal behouden	ja		
Meer verblijfskwaliteit			
IJsselfront inrichten als onderdeel binnenstad (KOR)	ja		Materialisering volgens BKP Binnenstad
Verblijfskwaliteit realiseren voor de Nieuwe Veerstal	ja	ja	
Verbeteren IJsselkade met een wandelpad	ja	ja	
Parken beter verbinden langs IJssel	ja	ja	
Aanpak Hanepraaij gemaal (hangplek)	nee		Buiten scope
Dijktalud bij Oude Veerstal toegankelijker en logische paden	ja	ja	Gekoppeld aan oversteek tolhuis
Verbeteren/verfraaien openbare ruimte	ja	ja	
Meer groen toevoegen aan omgeving	ja	ja	Eerst vooral IJsselkade vergroenen, bij autoluw kunnen de fietspaden deels worden omgezet naar groen
Bomen plaatsen op de kade in silofundering onder IJsselkade	In onderzoek		Let op molenbiotoop
Afschermen donkere onderzijde IJsselkade	In onderzoek	ja	
Markering bastion en Statensluis	nee	ja	Nu buiten scope





Ophogen Nieuwe Veerstal met ca 90 cm om directe verbinding te maken met IJsselkade	nee		Niet voor gekozen vanwege belasting op de primaire kering, kabels en leidingen en geen opgave waterkering
Beperken van overlast en drukte rond woningen bij brug	ja		Goed situeren looproute en afschermen met haag
zichtbaar maken oude stadsmuur en poorten	ja	ja	
Zichtbaar maken volmolens	ja	ja	in straatmarkering en met uitzichtplek
Opsplitsen woning bij de Punt: openbare toegang ondergrondse gangen	nee	?	Nu buiten scope
Plek bij schoorsteen Cargill recreatief toegankelijk maken	nee	ja	Nu niet mogelijk vanwege bedrijfsvoering
Getijdenverschil laten zien	nee	ja	Bij uitbouwen IJsselkade
Betrokkenheid binnenstad - Veerstal			
Meer reuring op de Oost-/Westhaven	ja	ja	Tolhuis komt meer centraal te liggen
Ontwikkelsprong binnenstad Gouda Zuid	ja	ja	Op lange termijn meer recreatieve mogelijkheden
Vestigen van ondernemers / horeca op IJsselkade	nee	ja	
Mogelijkheden bestemming lichte horeca naast molen t Slot	nee	ja	
Gebruiksmogelijkheden trafo Stedin verkennen (walstroom, horeca...)	In onderzoek		
Gebruiken cultuurhistorische link bedrijven en IJsselfront	ja		Verhaal over industrieel verleden
Mallegatbrug			
Traffic onder de brug door, geen hangplek, wel sociaal veilig en aantrekkelijke route	In onderzoek		
Behoud de opslagruimtes onder brugdek	nee		





Brugbreedte optimum tussen verkeerskundig noodzakelijke breedte en toekomstbestendige ruimtelijke inpassing	In onderzoek		Gekozen optimale breedte is 11,40 m
Kromming brug om hem beter zichtbaar te maken	In onderzoek		
Verwijzen naar historie, naam Mallegatbrug opnemen, kunst toepassen	In onderzoek		
Landhoofd onder brug zo schuin mogelijk voor lichtinval	In onderzoek		
Toekomst Waterkering			
Waterkerende muur met ca 60 cm verlagen	Nee		Waterschap geeft eind 2024 richting projectgroep aan geen mogelijkheid of aanleiding te zien
Bied een Parkeeroplossing			
Parkeren verwijderen van IJsselkade	ja		
Een parkeeroplossing (zuidkant) binnenstad Gouda (Fluwelensingel / Klein Amerika)	nee		Het gebruik van parkeerplaatsen wordt de komende jaren gemonitord en afhankelijk van de uitkomst daarvan wordt mogelijk een deel van de op te heffen parkeerplaatsen na uitvoering van het project als tussenvariant elders gecompenseerd.
Parkeren bij Cargill/buurtje en bij De Hanepraaij aan fluwelensingel	nee		idem
Parkeren op Goudasfalt	nee		idem
Betere Scheepvaartvoorzieningen			





Behouden riviercruises voor economie Gouda	ja	ja	
Optie behouden voor openen IJsselhavensluis, 30 m schutsluis met 2 m doorvaarthoogte (wegverhoging voor rondvaartboot ±4,30 NAP)	ja	ja	
Uitbreiden aanlegsteiger IJsselkade (drijvend)	Nee	ja	
Goede complete aanmeervoorzieningen maken	nee	ja	In 2027 verandert er nog niets
Verbeteren aanmeervoorzieningen Olevaerskade als reserve aanmeerplek, ook met walstroom	nee	ja	
Uitbaggeren ondiepte rond Olevaerskade en steenbestorting	nee	ja	
Cruiseschepen bij kop Cargill (aandachtspunt security)	nee	nee	
Cruiseschepen naar alternatieve locatie lage Veerstal	nee	ja	
Aanlegmogelijkheid pleziervaart aan IJsselkade	nee	ja	
Zoektocht locatie trafohuis voor walstroom koppelen aan douches en wc voor recreatievaart	In onderzoek		
Voldoende doorvaarthoogte Mallegatsluis	nee		Buiten scope project
Voldoende zicht bij in en uitvaren Museumhaven		ja	Rekening mee houden in uiteindelijk ontwerp en ligplaatsenbeleid
Constructieve eisen IJsselkade verkennen	ja		
Aanlegplek voor fietsboot met ruimte voor op- en afstappen	ja	ja	
Walstroom voor schepen en riviercruises (geen overlast meer door dieselgeneratoren)	In onderzoek	ja	
Meerpalen om de 20 meter voor betere aanleg van schepen rond 25 m	In onderzoek	ja	
Maak IJsseloevers als bestemming			
Iconische IJsselkade	ja	ja	





Mogelijkheden verkennen voor een eyecatcher op de IJsselkade	ja	ja	
Vaste wandel/fietsbrug of flexibele schip-brug	nee	ja	
Betere wandeldoorgang Mallegatsbrug	ja	ja	
Kade bij Cargill uitbreiden en overkant IJsselpark betrekken	nee	ja	Olevaerskade
Nieuwe Veerstal bereikbaar houden voor alle verkeersvormen	ja		Op lange termijn (autoluw) is het denkbaar dat de auto niet meer voorlangs tolhuis rijdt
Ruimte voor talud naast tolhuis voor zachte overgang (voetgangers passage)	nee		Te weinig ruimte
Omgeving Molen het Slot: herbouw oude pakhuizen en recreatieve bestemming	nee	ja	
Fiets-wandelbrug tussen binnenstad en Goudasfalt	nee	ja	
Divers			
Financiële situatie verder inzichtelijk maken	ja		
Verkennen innovatieve oplossingen (digitale omleiding, drijvend verkeer, keermuur als wandelpad)	In onderzoek		
Sloop voor turbinehal voor verbreding wegprofiel	nee		
Ligging fietspaden (tweezijdig of een tweerichtingenfietspad aan noord of zuidzijde)(gem)	ja	ja	Gekozen is voor eenrichtingsfietspaden aan beide zijden. Dit levert een passend beeld op van een rustige weg en biedt een optimale beleving en toegang van stad en Hollandsche IJssel
Gestuurde boring voor rioolpijp: meteen werk met werk maken en ook IJsselhavensluis niet onmogelijk maken	In onderzoek		
Extra waterroutes door binnenstad	nee		Buiten scope
Als gemeente en ondernemers samen optrekken richting provincie (brede agenda, erfgoed)	In onderzoek		Voor realisatie van de modules is een gezamenlijk optrekken van belang
Beter OV Binnenstad	nee		Buiten scope
Verkeerskundige ingreep Zuidwestelijke Randweg (turborotonde)	nee		Buiten scope
Uitbreiden IJsselkade door bocht 1941 terug te brengen	nee		Onvoldoende ruimte
Opkopen Q-Park Nieuwe Markt voor parkeerprobleem binnenstad	nee		Buiten scope
Oplossing kruising vaar- en wegverkeer Julianasluis en Gouderaksebrug in de spits	nee		Buiten scope
Meer routes van en naar Korte Akkeren	nee		Buiten scope
Ambitie vaststellen recreatievaart	nee		Buiten scope
N207 verbeteren voor alternatieve routing	nee		Buiten scope

Bijlage 3 en 4 (los): verkeerskundig advies & indicatieve kostenraming

Voor de basisinrichting en toekomstmodules van de Nieuwe Veerstal zijn aanvullende onderzoeken en berekeningen uitgevoerd.

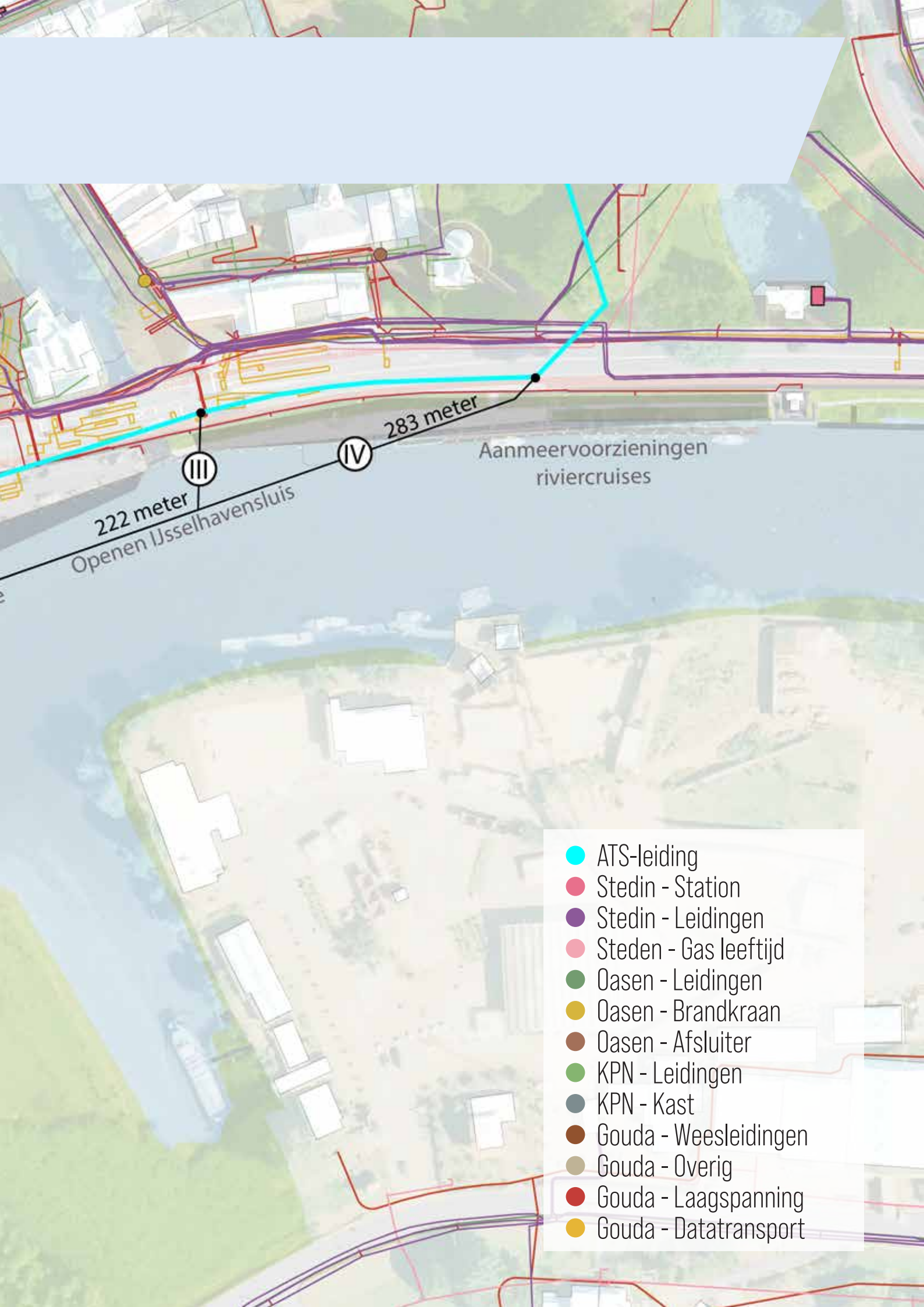
Goudappel heeft een verkeersonderzoek gedaan om de bereikbaarheid, verkeersstromen en verkeersveiligheid in kaart te brengen. Op basis van deze resultaten is inzichtelijk geworden welke maatregelen nodig zijn om de verkeersafwikkeling rond de Nieuwe Veerstal in de toekomst goed te laten verlopen.

Daarnaast heeft ingenieurs- en adviesbureau Nimas de kostencalculatie verzorgd van de basisinrichting en de toekomstmodules. Hiermee is een schatting gemaakt van de kosten bij de uitvoering van de plannen, zodat een zorgvuldige afweging gemaakt kan worden tussen ontwerp, functionaliteit en budget.

Deze rapporten zijn als losse bijlage beschikbaar bij Gemeente Gouda.

Bijlage 5: Opties boring ATS-leiding




283 meter
III
IV
222 meter
Openen IJsselhavensluis
Aanmeervoorzieningen
riviercruises
ATS-leiding
Stedin - Station
Stedin - Leidingen
Steden - Gas leeftijd
Oasen - Leidingen
Oasen - Brandkraan
Oasen - Afsluiter
KPN - Leidingen
KPN - Kast
Gouda - Weesleidingen
Gouda - Overig
Gouda - Laagspanning
Gouda - Datatransport



Colofon

Deze verkenning Toekomstbeeld Nieuwe Veerstal is gemaakt door BVR en Trafique in opdracht van de gemeente Gouda en met bijdragen van Goudappel, Nimas en ipv Delft.

Rotterdam, oktober 2025

Vragen of opmerkingen over dit project kunt u stellen via 14 0182 of gemeente@gouda.nl